15.48 hrs.

Title: Demands for Supplementary Grants (Railways) 2001-02 and Demands for Excess Grants (Railways) 1998-99.

MR. CHAIRMAN : The House will now take up joint discussion on the Demands for Supplementary Grants (Railways) 2001-02 and Demands for Excess Grants (Railways) 1998-99 for which two hours have been allotted by the Business Advisory Committee.

I need hardly emphasise that the scope of discussion on the Supplementary Demands for Grants is confined to the items constituting the Supplementary Demands.

As regards the Excess Demands for Grants it is open to the Members to comment upon the excess expenditure. Beyond that, there is no scope for general discussion.

I hope the Members would keep the above parameters in mind while participating in the combined discussion so as to enable the House to complete the discussion within the stipulated time.

Motions moved:

> "That the respective Supplementary sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India out of the Consolidated Fund of India to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 2002, in respect of the head of Demands entered in the second column thereof − Demand Nos. 14 and 16."
>
> "That the respective excess sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India out of the Consolidated Fund of India to make good the excess on the respective grants during the year ended on the 31st day of March, 1999, in respect of the following Demands entered in the second column thereof:-
>
> Demand Nos. 5,6,8, and 13. "

MR. CHAIRMAN: Now, Shri Sis Ram Ola − not present.

Shri K.P. Singh Deo − not present.

Shri Tilakdhari Prasad Singh − not present.

Shri Priya Ranjan Dadmunsi − not present.

Shri Pravin Rashtrapal − not present.

Prof. A.K. Premajam.

PROF. A.K. PREMAJAM (BADAGARA): Since he has come, he can speak now.

MR. CHAIRMAN: I have already called Prof. Premajam. He was not there when I called his name.

SHRI PRIYA RANJAN DASMUNSI (RAIGANJ): I have always respect for ladies and they should get the chance first.

PROF. A.K. PREMAJAM: Respected Chairman, I thank you very much for this opportunity to speak on the Supplementary Demands for Grants for Railways 2001-02, and also on the Excess Grants demanded. Of course, the hon. Chairman had given us a warning that we should confine ourselves to the specific items on which these Supplementary Demands had been made. But, then, Sir, this is a routine affair every year to make Supplementary Demands for Grants. It is very difficult to confine to the very narrow limits of the Supplementary Demands for Grants. I hope you will excuse me if I just trespass the directions given by the Chairman.

I need not say that the Railway is the network or the blood vessel, which carries the national integration process in the country. It has been always so and it should be so also. But at the same time I cannot but say that while the appropriations are made, the allotments are made, we forget very easily, conveniently that it has a very dominant role in taking up the national integration process. Now, this year after the hon. Minister has presented the Railway

Budget, an important step has been taken and it is a commendable thing, that is, what I am mentioning or referring here is to the Special Railway Safety Fund which is non-lapsable also.

We are to understand that in the course of six fiscal years, an amount of Rs.17,000 crore would be acquired for this purpose. In this current financial year, the amount expected is to the tune of Rs.1,400 crore. Out of that, Rs.1000 crore is to come from the Ministry of Finance and Rs.400 crore to be collected through surcharge. Of course, on Sunday, the Finance Minister while addressing the World Forum of Economy-the Indian Chapter here at Delhi, had expressed in a very optimistic manner that whatever had been expected to be carried out will be done and the economy would be very bright in the next decades to come. Why I am mentioning this is because it is stated that Rs.1000 crore of this Special Railway Safety Fund would be coming from the Ministry of Finance, but when we come down towards the facts, the national economy is presenting a very dismal picture. So, I do not know how much of this Rs.1000 crore would be coming from the Ministry of Finance.

Since the very fund is named as 'Special Railway Safety Fund, I expect the Ministry of Railways and the Government to spend this amount on safety measures.

In a written reply to my own Question, the break-up of this amount has been given. It is, for track renewal 45 per cent, for bridges ten per cent, for signalling and telecommunication works 18 per cent, for rolling stock 20 per cent and for safety enhancement seven per cent.

Regarding the safety situation and safety concerns as far as the Indian Railways is concerned, very major accidents are occurring repeatedly. Here, I hope, it would not be out of place if I mention one of the major rail tragedies that occurred on the 22nd June at Kadalundi, when the Kadalundi bridge just gave way, taking a toll of 52 innocent lives.

In this connection, I would also like to mention that the Justice Khanna Safety Committee had given a detailed report in two parts, which have been submitted to this august House. There, details have been given about safety concerns, the experiences of the Railways and also the remedial measures. One of the most important points to be taken care of is that there are a large number of bridges on the railway lines that are over a century old. The Kadalundi bridge was one of them. It was before this tragedy that the Justice Khanna Safety Committee's Report was submitted. In spite of that the Kadalundi bridge tragedy had taken place. The point is we propose a Special Railway Safety Fund but how soon would it be actually formed and how soon concrete, constructive measures to safeguard the life and property of people would be taken by the Railways?

Another important point in this connection, on which I would like to get a clarification, is how this amount would be distributed among the various States. I come from a State where we had been neglected through decades. I do not say that this Government alone has been responsible for that. That is not the point but all along Kerala has been neglected. We feel that there was some sort of − I am sorry to use this word − discrimination while getting allotments. So, I would like to know the criteria through which this Special Railway Safety Fund is going to be distributed among the various States.

This Fund is collected from the surcharge actually collected from passengers. Again, in a reply given to me for a Question, the rates have been given. I would not go into the details now for paucity of time. ...(*Interruptions*)

SHRI RASHID ALVI (AMROHA): Sir, I am on a point of order. There is no quorum. Nobody is there on the Treasury Benches. ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: The Minister of Railways is here; another Minister of State is also there.

SHRI RASHID ALVI : Only the hon. Minister of Railways and the Minister of State are there but quorum is not complete.

MR. CHAIRMAN: Are you asking for quorum?

SHRI RASHID ALVI : Yes, I am pressing for quorum.

MR. CHAIRMAN: All right, please take your seat. Let the quorum bell be rung --.

15.59 hrs.

(Quorum bell was rung)

16.02 hrs.

MR. CHAIRMAN : Now, there is a quorum. Prof. A.K. Premajam may continue her speech.

PROF. A.K. PREMAJAM : Sir, on every ticket the surcharge is levied with different rates. We would like to know the criteria by which this amount would be appropriated among the different States.

Sir, as per the Khanna Safety Committee Report, a large number of bridges in Kerala are over a century year old. In this connection, I would also like to mention that Kadalundi bridge tragedy has taken a toll of 52 lives and more than five months have elpased since the tragedy, but only one compensation claim has been settled so far. Sixty-eight claims are yet to be settled by the Railways. This is a highly irresponsible attitude of the railway officials. Of course, it is the Railways Claim Tribunal at Ernakulam which is to settle the railway compensation, but the Tribunal is formed for that purpose. So, they should have settled this claim, at least, now. They must take care to see that it is settled at the earliest.

Sir , in the case of various projects, in different parts of the country, even the amount allotted is not utilised in time. I would like to mention here, in this connection, one of the latest reports which has appeared in the Press and also in the electronics media.

16.05 hrs (Dr. Raghuvansh Prasad Singh **in the Chair**)

It is understood that an amount of nearly Rs. 80 crore, allotted for the State of Kerala is surrendered and transferred to some other State. I am not mentioning the name of the State. I would like to know as to how this is done. When an allotment is made by the Railway authorities, it is the duty of the railway officials and the authorities at the field level to see that the project is carried out utilising the entire amount. But when it comes to the State of Kerala, somehow or the other, they surrender the amount and then they are not completing the project on time. This is my experience as far as my constituency Badagara is concerned. There is one road overbridge at Chorode which is being constructed. More than 75 per cent of the National Highway portion of the road alignment is finished. But not even 10 per cent of the railway portion, that is the bridge portion has been completed. This is the way the railways carry out its work or executes its work. I would like to know as to why this is done. The authorities should give strict instructions to the contractors or whoever is the agency entrusted with the work of carrying out the work, to do it in time. Quite often, what happens is that the contractors are actually given extension of time and then the escalation of estimate is also taking place. I would request the hon. Minister to kindly take note of this and see that the work is completed within the stipulated time. Actually, the State Government has got nothing to do in this and the allotment of funds and execution of the work are the responsibilities of the Railways.

In this context, I would also like to make an earnest request to both the hon. Ministers who are present here. The preparation for the Railway Budget 2002-2003 would be in the process. I would request the hon. Ministers to convene a meeting of the M.Ps. from the State of Kerala and discuss the problems. I have already mentioned some of them. Similarly the other problems and also the other projects that are to be taken up during the next Railway Budget could be discussed. This would help the State as well as the Railway authorities to carry out the projects in time and also it would help the authorities concerned to know what exactly are the requirements of the States concerned. This can be done in the case of other States also.

As far as the Konkan Railway project is concerned, when the Konkan Railway project was envisaged, we were all very happy. We the people of Kerala contributed our mite to see that it took off in time. But now, we are disappointed because the doubling process which only will bring all the benefits of the Konkan Railway project to Kerala has not been done in the manner in which we expected it to take off. It is going on at a very low pace. Even though there are funds, the progress of the work is at a very low pace. In my constituency, one of the bridges on the second line has not been taken up, though the work was started two years back. This is the way it is being done in Kerala. Unless it is speeded up, the benefit of the Konkan Railway project would not be available to the people of Kerala.

I would like to bring to your notice that the Southern Railway authorities are actually not doing their job properly. For example, new station buildings at Badagara and Tellicherry had been constructed; but they have been left half way. Many of the amenities which are part of the new buildings, are not actually completed by the Southern Railway authorities. There has been a detailed press report recently about the work not being completed. Actually what was written was that the hon. Minister has made many promises at the time of the inauguration of the new station building.

Those amenities which the Minister promised to provide at these railway stations have not been provided. The Minister being a very busy person may not know all these details. But it is for the railway authorities, in this case the Southern Railway authorities, to see that these promises are carried out. That is not done so far. The same is the case with Tellicherry railway station also. The old Mahi railway station has been pulled down, but the new one has not been taken up as yet. Passengers who alight at this station do not have any waiting shed to take shelter in. Even toilet facilities are not there at that station. You can imagine the plight of women and children who alight at such stations. This situation is caused due to the irresponsibility of officers who are in charge of execution of this work. I bring it to the notice of the hon. Ministers and request that these lapses be corrected.

Another point is, at some of the stations where parcel-booking arrangements were available, this facility has suddenly been stopped. For example, in Payoli station in my constituency, lot of business was going on through parcel service, but they stopped this service suddenly. It has created a lot of inconvenience to the people, especially to the farmers who actually transport their agricultural produce through railways. I just mentioned one station but there will be other stations suffering from similar problems.

All these lapses are actually on the part of the Railway authorities. I have brought them to the notice of the Hon. Ministers so that these can be corrected, and the railway services can be made more efficient. Now surcharge is going to be exacted from passengers to make the special Railway Safety Fund. So, people would naturally expect at least slight improvement in the passenger amenities and the railway services. After all, Railways are not a business concern. They are both a public service and commercial concern. So, services should be improved while the charges are increased, or the rates are increased, or surcharges are levied.

With these words, I conclude my speech.

श्री गिरधारी लाल भार्गव (जयपुर) : माननीय सभापति जी, मैं आपका धन्यवाद करता हूँ कि आपने मुझे बोलने का समय दिया।

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा) : आप सब विायों पर बोलते हैं।

श्री गिरधारी लाल भार्गव : जब मैं उधर था, तब आप मेरा करिश्मा देखा करते थे। अब रघुवंश जी ने उस तरफ मेरा स्थान ले लिया है। वे मेरे भी गुरु हो गए हैं।

माननीय सभापति जी, यहाँ दोनों मंत्री विराजमान हैं। इनसे मेरा निवेदन है और बार बार निवेदन है कि अब की बार मेरी बात को निश्चित रूप से, गंभीरता से लेकर, जनजीवन की समस्याओं को लेकर, रेलवे के लाभ पर वह विचार करेंगे।

आज हर व्यक्ति जो जयपुर शहर से आगरा जाना चाहता है, उसे सवाई माधोपुर 150 किलोमीटर की दूरी पार करके आगरा जाना पड़ता है जिसमें पैसा और समय बरबाद होता है और आदमी को काफी कठिनाई होती है। मेरा निवेदन है कि इससे केन्द्रीय सरकार और रेलवे विभाग को बराबर नुकसान हो रहा है। जयपुर शहर का ही नहीं, बल्कि पूरे राजस्थान का सबसे बड़ा प्रोजेक्ट है - आगरा-बांदीकुई। इस प्रोजेक्ट को राजस्थान में जोड़ा जाना नितान्त आवश्यक है। इसलिए मेरा मंत्री जी से निवेदन है कि 10 करोड़ रुपया जो इसमें आप दे देते हैं, उसमें केवल तनख्वाह भी नहीं चुक पाती है और वह अनावश्यक खर्च कर रहे हैं। आपकी जानकारी के लिए मैं बता दूँ कि जहां पर पुल बन रहे थे, वे पुल बन गए हैं और अन्य सड़कों का जो काम होना था, मिट्टी का काम होना था, वह पूरा हो गया है। यदि भारत सरकार, 150 करोड़ रुपये जो उसके लिए चाहिए, अच्छा अमाउंट अगर एक बार नहीं लगाएगी तो हर साल इस प्रोजेक्ट की कीमत बढ़ती जाएगी। अगर यह प्रोजेक्ट इन दोनों मंत्रियों के शासनकाल में पूरा नहीं होगा तो लोगों को बहुत दुख होगा।

श्री मुशर्रफ भी इसलिए वहां नहीं गए कि जयपुर ट्रेन में बैठकर कैसे जाएंगे। इसलिए मेरा निवेदन है कि आगरा-बांदीकुई वाले ट्रैक को प्राथमिकता के आधार पर जोड़ा जाए। इससे रेलवे को लाभ होगा, जनता को लाभ होगा, पैसे कम खर्च होंगे और लोगों को कम समय लगेगा। यह राजस्थान की सबसे मोटी मांग है।

रेलवे का ज़ोनल ऑफिस जयपुर शहर में खुलेगा। देश के पूर्व प्रधान मंत्री श्री देवे गौड़ा रेलवे ज़ोन का उद्घाटन करने गए थे, गणपतिनगर के रेलवे का एक प्रकार का ट्रैक है, वहां उद्घाटन करने गए। उस समय भी मैंने श्री देवे गौड़ा से कहा था कि आप किसलिए उद्घाटन करने आए हैं, केवल शिलान्यास के फट्टे का उद्घाटन करने आए हैं या रेलवे ज़ोन का उद्घाटन करने आए हैं। आज तक वहां रेलवे ज़ोन नहीं बना। वह आखिरकार खटाई में पड़ गया है, अब पता नहीं वह बनेगा या नहीं बनेगा। चूंकि मैं सत्तारूढ़ पार्टी में हूं, इसलिए आन्दोलन नहीं कर सकता। मंत्री जी, मैं आपसे बार-बार हाथ जोड़ कर प्रार्थना कर रहा हूं कि आप इसपर विचार करें। आगरा-बांदीकुई वाले ट्रेक का श्री कलमादी जी और श्री नीतीश कुमार उद्घाटन कर आए। यह कहा गया था कि इस प्रोजैक्ट को पूरा करने के लिए कहीं, किसी प्रकार की कमी नहीं आएगी। मैं समझता हूं कि कमी आ रही है। इसलिए आगरा-बांदीकुई ट्रैक को पूरा करें और ज़ोनल ऑफिस को पूरा करने का जो विचार श्री देवे गौड़ा ने सोचा था, उसे बनाएं ताकि राजस्थान के लोगों को काम का अवसर मिले और लोग वहां भर्ती हो सकें, यह मेरी दूसरी प्रार्थना है।

मेरी तीसरी प्रार्थना है, जब आप जयपुर शहर में पधारे थे तो मैंने आपका स्वागत किया था। जयपुर शहर के सत्कार के आधार पर मैंने आपको फेंटा भी पहनाया था। उस फेंटे की लाज रखने के लिए आपने फिलहाल एक आसाम की ट्रेन चलाई है। वह एक दिन जाती है और उसके कारण उसको ट्रैक मिल गया। इसलिए जयपुर शहर में आसाम जाने वाले लोगों के लिए, जैसे आपने वचन भी दिया था, आम जनता के सामने कहा था कि इस बजट में आसाम वाली गाड़ी जोड़ दी जाएगी, मेरी हाथ जोड़ कर प्रार्थना है कि आसाम वाले ट्रैक को भी वापिस चालू करें ताकि लोग जयपुर से आसाम जा सकें। वहां के लोग बहुत दुखी हैं, वे कहते हैं कि रेलवे िवभाग ने क्या किया है। मैं कहता हूं कि भारत सरकार धीरे-धीरे आपके काम कर रही है। इतनी रेलगाड़ियां चल गईं। यदि आप आसाम के लिए गाड़ी चला देंगे तो मैं आपका बहुत गुणगान करूंगा। चंडीगढ़, मैसूर वाली गाड़ी जो दिल्ली में खड़ी रहती है, यदि उसे जोड़ दें तो मैं समझता हूं कि ठीक प्रकार का काम होगा। इसी प्रकार रेलवे ब्रिज का आवश्यकताओं को पूरा करेंगे।

फुलेरा जो राजस्थान का बहुत बड़ा रेलवे का सैंटर था, जहां बड़ी-बड़ी गाड़ियां जाती और आती थीं। आज फुलेरा जंक्शन बर्बाद हो गया, ठेले वाले, खोमचे वाले सब बर्बाद हो गए। वहां कोई गाड़ी नहीं रुकती। इसलिए वहां जो गाड़ियां जाती थीं, वे ठहरें ताकि फुलेरा का विकास हो सके, वहां के लोगों का जनजीवन ठीक हो सके।

आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको बहुत धन्यवाद देता हूं। मैं दोनों रेल मंत्रियों से प्रार्थना करता हूं कि मेरी वाज़िब मांगों पर निश्चित रूप से ध्यान दें। वे आज कहेंगे तो बजट सत्र में निश्चित रूप से मांग पूरी करेंगे। श्री नीतीश कुमार और श्री राजगोपाल, दोनों से मेरी प्रार्थना है। मैं ज्ञापन देते-देते थक गया हूं। मैं आपकी पार्टी का व्यक्ति हूं इसलिए मुझ पर दया करें।

SHRI PRIYA RANJAN DASMUNSI : Mr. Chairman, Sir, on behalf of my party, I would like to support the Supplementary Demands for Grants (Railways) and Demands for Excess Grants (Railways) which are being taken up together.

Before I make my submission, for my own understanding I want to know from the hon. Minister as to what are the reasons technically due to which the demands for excess grants for the year 1998-99 could not be brought forward earlier and are being brought now. Normally, as I understand, such things had happened with some explanation.

The different heads under which the additional amount has been asked for is a routine exercise of every Railway Department on every occasion of the Budget at the end of the year, and there is nothing new about it. So, we are not questioning the *bona fides* of this Excess Grant on any head.

I will speak a few things pertaining to the policy. The Railway Minister is gearing up to present the Railway Budget in the next Session of Parliament. These suggestions will help him in considering the matter and to dispel all kinds of apprehensions that are there in the minds of the people.

The first one is about the process of disinvestment that is going on throughout the country in the public sector. There is a fear that the Railway Ministry will be one of the targets. There is a fear that, by some directions of the Government, there may be a move to accelerate the process of privatisation in its workshops, in its service operations and freight terminals. I will humbly appeal to the Railway Minister − for God's sake − not to perceive this concept, that any amount of privatisation shall provide strength to the Railways.

I have my respect and faith in the ability of the Railway people, the workmen and the officials. It has the highest magnitude of operations in this vast nation, compared to other parts of the world. So, they should not be the victim of the process of privatisation that is going on now in this country. But yes, they can invite foreign investors for augmenting support and technology. They can take them even for laying of tracks. But the basic operations should always be in the hands of the Railway Ministry and it should be under the total control of the Government. That is one of the first submissions that I want to make to the Railway Minister.

The second one is about freight. The freight movement and the freight earnings give new strength to the Railway's economy. It is my opinion and the candid view of the Standing Committee also, that more we modernise the freight operations and freight terminals, more we attract freight for Railways than the road traffic. In this regard, a serious initiative should be taken by the Government of India through the Railway Ministry as to how to get more freight − freight not in terms of coal, steel, copper and cement which are the bulk freight of Railways − for other consumer items that can lead to destinations very quickly. It should also take care of the clients in the best possible way, to track the movement of the rakes, to track the movement of its arrival, to track the movement of its delivery, etc., then the Railways will be doing a revolution in the whole country. For that, the Railways have to modernise and computerise the freight movement and should also have more freight points.

I do not know why the Railways insist on having only one or two points in one Division. There can be more terminal points. Why do the Railways not go a little beyond that? If it is not possible within the Railways jurisdiction, they can contact some local private operators and give them a kind of franchise, which is being done in other parts of Europe. They can say that if they could procure freight for the Railways, then the Railways can give them certain commission, etc. This way, they can mop up a lot of freight from the private truck operators and other operators. This is the second suggestion, which is about freight movement.

The third is about safety and security. I do agree with their view; I never blamed the Railway Minister, come what may, of any Government. I never blamed the Railway officials. I sincerely feel that we should attach great importance to this Ministry, next to the Defence Ministry, if not on par with the Defence Ministry. We should give paramount importance to the Railway Ministry and give sufficient budgetary support at least for another two Plans. Why should I say for two Plans or ten years? It is because of the growth of population of India, because of the urbanisation process that has started in the last 15 years and the kind of support that we need to lay railway infrastructure to engineer economic activities. The Railways should not be left in the lurch to augment their resources from within. I do appreciate that they would try and we shall also encourage it. But the Parliament must come out with a unified support to the Railway Ministry for augmenting safety and security aspects. Safety and security should be completely ensured by way of Government's budgetary support. The Railways can also be advised to manage themselves with their own resources.

We have been compromising it right from our Government, the Janata Dal Government. Whenever Railway Minister asked for more money for security and safety of Railways, we looked at the sky and the windows. I think on the security and safety matter whatever Khanna Committee has recommended that is to be implemented. However, because of the newer problems, it should be further more accelerated. It should form the base for the Tenth Plan. Possibly, in the next Budget the whole House should support that the security and safety of the train passengers and of the overall railway cannot be compromised for want of money. If Defence cannot be compromised for want of money, why Railways security and safety should be compromised for want of money? I do not understand this logic. I feel on these matters, our dynamic, sincere and honest Railway Minister should persuade and the Parliament also, cutting across Party line, should ensure support to the Minister in his next Budget which he will present in the House.

I now come to the metro system. We have the Silicon Valley of Bangalore. There are the Silicon cities of Secunderabad and Hyderabad. After Delhi and Calcutta, why can the Government not think of the kind of economic activity that India will generate in future with the help of this? I would say that Chennai, Bangalore and Hyderabad

are the three important centres. We should plan from now the metro city connections, the kind of economic activity that will generate the additional infrastructure of metro system. Therefore, kindly think of it in your future proposals. I agree, it requires money.

I now come to some important issues about which you, Mr. Chairman, are also aware because you come from Bihar. These days, honest operators who want to take part in the tendering process of Railways have no chance. It is controlled by the *mafia. Mafia,* throughout the country are robbing the entire wealth of the Railways. There are gangs outside as well as inside. When I used to represent Howrah, I used to ask, why should *mafia* dominate the scene and why should not the law of the land prevail. Let them also quote in the tendering and let the lowest bidder get the chance. The technical evaluation may be done by the Railways and they should offer the deal to the lowest bidder. I do not want to mention the names. Sometimes, they take shelter of the political leaders and political Parties, cutting across Party line in this House. Be it in Eastern UP, Katihar or Purnia divisions the *mafia* will decide as to what will happen. Even DRMs are afraid if their views are not listened. They have to work not under the control of the Railways but under the threat of the *maifa.* Can you not ensure a transparent tendering process in Railways? You can talk to the local Superintendent of Police, fix one day and meet them in their office where the railway officials alone will be there and there will be no goon. But it has never been done. I would say if Shri Nitish Kumar is able to get rid of the *mafia* control in the tendering system of the Railways throughout the country, I would consider that you have created a revolution. I wish you good luck. You may think over it seriously. These *mafia,* by their ill-gotten wealth dominate the local politics, rig elections, control the booth with the goons and the whole thing goes in the bad name of the Railways. They take control of copper wire, railway sleepers, railway berth, air-conditioner and even rolling stock. They take control of everything. The *Bajrang Bali* market of Howrah is famous for these things.

I would like to narrate an incident. I have told this to the Standing Committee also. I went to perform *Kali Puja* in a *pandal.* The *mafia* had organised that *puja.* When I went there, I found that it was an air-conditioned *pandal* and all the air-conditioners carried the Indian Railways label. I asked them, how is it possible. ऐसा होता है। यहां कोई कुछ नहीं बोलेगा। A few of them are sold in the market also. This is what is happening in the Railways. I hope Shri Nitish Kumar will take cognizance of these things.

I will just talk a few things about sports. I feel proud of Railways who contributed immensely to sports movement in the country. What Olympic Movement could not do alone as an Olympic body or what the sports federations could not do, I humbly confess that the Railways in fifties, sixties, and seventies brought good name to Indian sports be it football, be it kabaddi, be it volley ball, etc. Recently, both in volley ball and basket ball, the women athletes of the Railways performed excellently. I can take any names like P.K. Banerjee, Mewa Lal who was the first scorer of the Asian Games. All are from the Railways.

Unfortunately, I do not know as to why Railways developed total apathy towards sports for the last 15 years. It did not encourage even P.T. Usha. It did not encourage the Sportsmen Recruitment Programme in various branches. You revolutionise the whole system. You do not bring any Tom, Dick and Harry officer but you get somebody − even by amending rules − who is committed to the sports. He may be a retired sportsman. You appoint him as advisor and galvanise your sports sector and give something to the country. They do not ask many things from you but they want to be protected by the Railways. I know a youngster called Sangram Mukherjee. He is the future of our country. But with a great difficulty he got a job in the Railways. If the Railways make a comprehensive appeal and encourage the sports expansion programme of the country, they can help the country. Sir, why I am telling this is that, they have a wonderful infrastructure. Today, I know out of ten of my experts, six are from Railways. Gurudev Singh from Kapurthala project is doing a wonderful and noteworthy job.

Sir, they all come and tell me that the kind of support Railways used to give them 15 years or 20 years back, it is not there now. So, kindly ensure that Railway sports get a momentum in your policy announcement and in your next Budget. We can come to your chamber and give you our comprehensive views. Otherwise, you can invite all the sports federations over a cup of tea to understand from them what kind of support they want from the Railways so that more number of people are recruited through the sports system.

Sir, I am thankful to the hon. Minister for getting Katihar-Jogbani gauge conversion project cleared from the CCEA which was inaugurated recently. He invited me also. But I could not join as I was not in India on that day. Sir, I am also thankful to Kumari Mamta Banerjee. When she was Minister of Railways, I was arguing with her that there is a movement going on in the Northern part of Bengal. It is infested with terrorists of Assam who are trained in Bhutan, terrorists from Nepal and all kinds of terrorists. You know *naxalwadis* are from North Bengal. The naxalite movement started there. I am afraid now that Maoists are coming from the border of Nepal. They are being flushed out by the Army in Nepal. It is a very sensitive zone. People are very peace loving. The Scheduled Caste, the Scheduled Tribe and the Muslim community of North Bengal have a biggest complaint for the last so many years. I do not deny that we are not responsible. Even we could not give attention to that area when we were in Government. It is Shri Ghani Khan who first responded to their cause. Later on when Kumari Mamta Banerjee

became the Minister, she provided some money for the Eklakhi-Balurghat project which is partly completed. I can name a series of stations of this area which fall in the Scheduled Caste area. Rightly or wrongly, I am representing a part of the district and also representing another new district where the ethnic movement was started by the Scheduled Castes only on the infrastructure issues. They cannot connect Kolkata. They have to go from Malda by bus. They cannot connect Calcutta or Delhi or anywhere by broad-gauge. They have to go to Katihar or Barsoi. So, Kumari Mamta Banerjee was kind enough to admit in the House that she will convert Katihar-Jogbani project into broad gauge, with material modification programme, by Barsoi Radhikapur connection which I represent. It is an area which is inhabited by Scheduled Castes, minorities, and displaced persons of Bangladesh. Till today, people who are crossing the border of Bangladesh are taking shelter there for which Shri Advani replied this morning.

I am thankful to the hon. Minister, Shri Nitish Kumar for giving it the top priority and taking it to the CCA to get the entire project cleared so that the material modification process can start. I would request Shri Nitish Kumar to keep in mind while doing the material modification process to give priority to Barsoi-Radhikapur in the first phase because that is the main barren area where there is no connection and in the second phase to give priority to Katihar-Barsoi. There is no smaller patch. In these two phases if you complete this project, it will be a great relief, after freedom, to the people of that zone for the direct communication network to Kolkata, Delhi and the rest of India.

I would also like to request the hon. Minister of Railways to kindly advise the Railway Board, Divisional and Zonal managers to respond to the public representatives when they bring up issues pertaining to the problems of the people. I am not talking about individual issues like getting some contracts etc. It is the practical understanding of every railway officer as to where trade is growing on a particular railway line. In the entire north Malda the only trading centre is Samsi where jute and other trade has been going on. That is the place where there is no fly-over or road over-bridge. The only train moving towards Kolkata connecting north Malda is Kanchanjunga Express. I have been crying with the DRM and GM, thinking that for a small thing I should not come to the Railway Minister, to give a stoppage of Kanchanjunga Express for at least two minutes at Samsi. As I have already said, that is the biggest trading centre. Both Shri Ghani Khan Choudhury and I myself being public representatives have been crying with these officers. But, I do not know why they do not find it convenient to allow a short stoppage of two minutes in that important trading centre under Katihar Division.

I will conclude by raising two more points. My dear colleague Shri Syed Shahnawaz Hussain is sitting here. He is expecting me to plead his case and I will oblige him because he cannot speak now as a Minister. He comes from my neighbouring constituency. I have to cross to my constituency through his constituency. If Bihar stops me, I cannot enter my constituency. So, I must plead something for Bihar.

Kishanganj is a place where stoppage of Rajdhani Express is very much essential and required. It is not because of me and Syed Shahnawaz Hussain. It is the only common point from where Bengal and Bihar can operate together. Whereas Syed Shahnawaz Hussain is lucky enough to be in the Government and to get his road over-bridge project for Kishanganj cleared, I am the unfortunate one. Being in the Opposition, I have not been able to get the road over-bridge project for Dalkhola cleared. It is more important for the connection from Purnea. I gave one example in this House not once but many times that dozens of pregnant ladies had to deliver their child on this track because once four or five trains come in quick succession, for hours together the road is closed.

श्रीमती भावनाबेन देवराजभाई चिखलिया (जूनागढ) : दासमुंशी जी, आप अभी विपक्ष में आए हैं, पहले सत्ता में थे।â€¦ (व्यवधान)

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : चिखलिया जी, आप इसमें पोलिटिक्स क्यों लाती हैं, आप इसमें पोलिटिक्स मत लाइए। हम रेल में पोलिटिक्स नहीं कह रहे हैं, बाद में कहेंगे।â€¦ (व्यवधान) हमने तो कहा है कि हम सत्ता में थे। आप पोलिटिक्स की बात मत कीजिए।â€¦ (व्यवधान)

I would request the hon. Minister to take note of these suggestions. After the Parliament Session, he may kindly come and start the Radhikapur-Barsoi project. I would also hope that the suggestions that I mooted on policy matters would be taken into consideration by him and responded to suitably.

SHRI KALAVA SRINIVASULU (ANANTAPUR): Mr. Chairman Sir, I thank you for giving me this opportunity to participate in this discussion.

I want to dwell particularly on the needs of my State, Andhra Pradesh. My State has demanded that an additional sum of Rs. 30 crore may be provided for gauge conversion between Mudhkhed and Nizamabad. The Budget for 2001-02 has provided only Rs. 19.97 crore for this project which is insufficient.

A request was made by the State of Andhra Pradesh for doubling and electrifying the railway line from Falaknuma to Umdanagar. This project is very crucial. The existing single line should be doubled and electrified. This project should be sanctioned by the Railway Minister at an early date.

A request was made by the Government of Andhra Pradesh to provide a direct link from Hyderabad to Rajasthan

and beyond *via* Abu Road so that a direct link would be available for people going to a religious place, namely, Prajapati Brahma Kumaris Vishwa Vidyalaya.

Kakinada Port was developed as a deep water port in 1996 with a loan assistance from the Asian Development Bank. This port is under-utilised. One of the constraints is lack of a railway line to the deep water port. Laying of a railway line to the deep water port at Kakinada will attract bulk cargo like cement, coal and container cargo also. This will help not only Andhra Pradesh but also South Madhya Pradesh, Eastern Chattisgarh and Maharashtra. The Government of India has been requested to accord sanction for laying of a railway line to the deep water port. This request may please be accepted.

I want to bring some points to the notice of the hon. Railway Minister. In the region of Rayalaseema, there is Guntakal Railway Division. This is a most popular Division in the South Central Railway. People are facing many problems in this Division. A lot of iron ore is being transported from Hospet to Chennai Port. So, doubling between Guntakal-Hospet and Guntakal-Renigunta is necessary. This is a long-pending demand of that area. Electrification of that line is also necessary. Then, conversion from metre gauge to broad gauge between Dharmavaram to Pakala Section should also be done.

There should be a direct train facility from Anantapur to Kochi. Earlier to Konkan Railways, there were ten trains between Mumbai and Kerala *via* Anantapur which I represent. But after the Konkan Railways has come into existence, all the trains have been diverted to those lines. In this regard, I suggest to extend the train No. 1013 and No. 1014 running from Kurla to Coimbatore upto Cochin.

Sanction for construction of a railway over-bridge near Anantapur Railway Station was accorded in the current financial year. I would request the hon. Railway Minister to issue necessary instructions for initiating the construction work in that project immediately, without further delay.

Similarly, there is an urgency for construction of a railway under-bridge near Hindupur Railway Station connecting Hindupur-Lepakshi Road. A railway over-bridge is necessary to be constructed at Venkateswarapuram in Nellore District. This is also a long-pending project. This must be included at least in the next Railway Budget.

Sanitation at railway stations, especially, in the Guntakal Division, should be looked into. Passenger trains need to be improved. The Railway authorities should pay necessary attention in this regard.

I conclude by supporting the Supplementary Demands for Grants for Railways, 2001-02.

कुंवर अखिलेश सिंह (महाराजगंज, उ.प्र.) : सभापति महोदय, मैं आपका आभारी हूं कि आपने रेलवे अनुदानों की अनुपूरक मांगों पर हो रही चर्चा में बोलने के लिए मुझे आमंत्रित किया है। आज माननीय नीतीश कुमार जी रेलवे सेफ्टी के लिए ये अनुपूरक मांगे लेकर आये हैं और सम्भवतः जब पिछले दिनों रेल बजट प्रस्तुत हुआ था तब रेल बजट बनाने वाले लोगों को बजट का सही अनुमान नहीं था,

जिसके कारण आज उन्हें ये सप्लीमैंटरी डिमांड्स लानी पड़ीं। आप सेफ्टी कार्यों के लिए ये सप्लीमैंटरी डिमांड्स लाए हैं। इसके लिए आपको बधाई। सुरक्षात्मक उपायों की कमी से जो दुर्घटनाएं होती हैं उसके लेकर पिछले दिनों आपको रेल मंत्री पद से त्याग पत्र भी देना पड़ा था। अभी जो मांगे रखी गई हैं उसमें प्लान एक्सपैंडिचर न होकर नॉन प्लान एक्सपैंडिचर है। आपको इस पर ध्यान देना होगा। सरकार को गैर विकास कार्यों से बचना होगा। विकास कार्यों पर यदि बल देंगे तो निश्चित तौर पर ज्यादा लाभ इस विभाग को मिलेगा। आपने 17 हजार करोड़ रुपए का अधिभार लगा कर सेफ्टी फंड के रूप में जुटाने का प्रयास किया। हम जानना चाहेंगे कि उस 17 हजार करोड़ रुपए का आप क्या कर रहे हैं? आप उससे कौन-कौन से सेफ्टी के कार्य करने जा रहे हैं?

आपको धन का आवंटन निश्चित तौर पर कम होता है। लोगों की अपेक्षाओं के हिसाब से रेलवे का बजट आवंटन कम है। कम बजट में जो लोगों की अपेक्षाएं हैं, उन्हें दृटिगत रखते हुए क्षेत्रीय संतुलन को बनाए रखें। जो अत्यंत पिछड़े क्षेत्र हैं, उन्हें वरीयता के क्रम में लेना चाहिए। आपने जहां से राजनीति प्रारम्भ की, वहां आपके नेता डा. राम मनोहर लोहिया समाज के अति पिछड़े वर्गों के उत्थान की बात करते थे। आज भी आपके मन में पिछड़े क्षेत्रों और पिछड़े वर्गों के उत्थान की भावना निश्चित तौर पर होगी। इसलिए अति पिछड़े क्षेत्रों के विकास के मानक पर पूरा ध्यान देने का प्रयास करें।

आज भी भारतीय रेल की तुलना दुनिया के अन्य देशों की रेलों से की जाती है। उसमें हम निश्चित तौर पर भारतीय रेल के साथ न्याय नहीं कर पाते। दुनिया में आज भारतीय रेल सबसे ज्यादा लोगों को ले जाने का काम करती है। इसमें सुरक्षा के साथ-साथ सफाई पर भी ध्यान देने की आवश्यकता है। जो लोग वातानुकूलित श्रेणी में यात्रा करते हैं उन्हें अच्छी सुविधाएं प्राप्त हो जाती हैं। वहां सफाई की थोड़ी बहुत अच्छी सुविधा है लेकिन स्लीपर कोचेस और जनरल डिब्बों में सफाई की दुर्दशा है। उस पर ध्यान देना चाहिए। सफाई न होने से लोगों को गम्भीर बीमारियों का सामना करना पड़ता है।

आप इस बात से निश्चित तौर पर परिचित होंगे कि रेलवे स्टेशनों पर कूडे और गंदगी का अंबार लगा रहता है। उससे मुक्ति दिलानी चाहिए। गोरखपुर, आनन्दनगर, गोंडा और आनन्दनगर नौतनवा लूप लाइन महत्पूर्ण लूप लाइन है। यह मार्ग बौद्ध सर्किट को जोड़ने का काम करता है। इसी मार्ग से होकर गौतम बुद्ध की जन्म स्थली लुम्बनी के लिए लोग नेपाल जाते हैं। रेल मार्ग से होकर लोग गौतम बुद्ध के अन्य पौराणिक स्थलों के दर्शन करने और उनकी राजधानी कपिल वस्तु के दर्शन करने जाते हैं। बहराइच तक की यात्रा वे लोग करते हैं। इसलिए निवेदन है कि गोरखपुर, आनन्दनगर, गोंडा और आनन्दनगर नौतनवा लूप लाइन का आमान परिवर्तन प्र ाथमिकता के आधार पर यथाशीघ्र प्रारम्भ कराने का प्रयास करें। आप इस दिशा में प्रयास कर रहे हैं लेकिन इसमें गति तेज लावे । यह आमान परिवर्तन उस क्षेत्र के लोगों के लिए वरदान साबित होगा। महाराजगंज जनपद का सृजन हुए 12 वर्ा बीच चुके हैं लेकिन अभी तक महाराजगंज जनपद मुख्यालय रेल लाइन से नहीं जुड़ा है। हमारी मांग है कि महाराजगंज जनपद मुख्यालय को आनन्दनगर से महाराजगंज और महाराजगंज से सिसवा तक नई रेल लाइन देकर पूरा करवाने का काम करे। जब तक उसे रेल लाइन से जोड़ा नहीं जाता है तब तक महाराजगंज जनपद मुख्यालय पर एक रेलवे टिकट काउंटर खोलने की कृपा करें जिससे उस जनपद मुख्यालय को आरक्षण और रेल टिकट की सुविधा प्राप्त हो सके। खास तौर पर पूर्वोत्तर रेलवे में जो ठेका पद्धति है, उस पर माफिया लोगों का बड़ा वर्चस्व है। वह बिहार तक प्र ाभावित होता है। उन माफिया लोगों के जाल को तोड़ने के लिए आप पूरी ताकत लगाने का काम करें और माफिया लोगों के चंगुल से पूर्वोत्तर रेलवे को बचाने का प्र यास करें।

सभापति महोदय, जयपुर-उदयपुर मीटर गेज लाइन है। ये दोनों देश के महत्वपूर्ण पर्यटक स्थल हैं। मेरा निवेदन है कि मीटर गेज को ब्रॉड गेज में बदलने की आ वश्यकता है। संभवत; टोकन मनी भी रिलीज़ हो चुकी है लेकिन आमान परिवर्तन कार्य प्रारम्भ नहीं हुआ है। मेरी आपसे गुज़ारिश है कि जयपुर-उदयपुर को ब्रॉड गेज में परिवर्तित करें ।

सभापति महोदय, रेल विभाग में सबसे कमजोर वर्ग कुली है। मैं कुलियों की दशा की ओर सरकार का ध्यान आकर्ति करना चाहता हूं । यदि कुलियों को चतुर्थ श्रेणी कर्मचारी घोति कर दिया जायेगा तो विभाग की कृपा होगी। नयी दिल्ली स्टेशन पर कुलियों के लिये बनाये गये विश्रामालय की ओर आपका ध्यान दिलाना चाहूंगा कि जितनी कुलियों की संख्या है, विश्रामालय के लिये जगह की कमी है। आप प्रथम तथा द्वितीय तल बनाकर उनकी समस्या का निदान कर सकते हैं। विश्रामालय में मूलभूत आवश्यकतायें भी पूरी की जायें।

सभापति महोदय, नई दिल्ली से बरौनी जाने के लिये वैशाली एक्सप्रेस एक अच्छी ट्रेन है लेकिन उसकी भोजनयान में काम कर रहे वैंडर्स 20-25 साल से कमीशन बेसिस पर काम कर रहे हैं जिन्हें 20-25 प्रतिशत कमीशन मिलता है। अगर उनकी हालत पूछिये तो मालूम होगा कि 7-8 सौ रुपये महीना मिलता है जबकि दूसरी ट्रेनों में वैंडर्स को रेलवे कर्मचारी के रूप में नियमित कर दिया गया है। फिर वैशाली एक्सप्रेस में कार्यरत वैंडरों के लिये दुहरा मानदंड क्यों निर्धारित किया गया है? मेरी गुज़ारिश है कि उन वैंडर्स की संख्या 60-70 से ज्यादा नहीं हैं, उन्हें भी चतुर्थ श्रेणी कर्मचारी के रूप में नियमित करने की कृपा करें ।

सभापति महोदय, मैं रेल मंत्री जी को इस बात के लिये बधाई देना चाहता हूं कि उन्होने गोरखपुर से नई दिल्ली के लिये गोरखनाथ धाम एक्सप्रेस गाड़ी चलाई है। यह सप्ताह में दो दिन चलती है। हमारा आग्रह है कि इसे सप्ताह में चार दिन चलाया जाये। साथ ही इसके समय में परिवर्तन किया जाये और नई दिल्ली प्रात; 9 बजे पहुंच जाये ताकि उस क्षेत्र के लोगो को लाभ मिल सके।

सभापति महोदय, रेल मंत्री ने राजस्थान और बिहार की सप्लीमेंटरी डिमांड्स ली है लेकिन उत्तर प्रदेश को छोड़ दिया गया है। पिछले रेल बजट में भी उत्तर प्रदेश की उपेक्षा की गई थी। हम चाहते हैं कि इस बार उत्तर प्रदेश के लिये उपेक्षा न हो।

श्री शिवाजी माने (हिंगोली) : सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट की अनुपूरक मांगों पर बोलने के लिए समय दिया, उसके लिये धन्यवाद। यातायात व्यवस्था में रेलवे का मुकाबला नहीं किया जा सकता है। रेलवे का बहुत बड़ा महत्व इस यातायात व्यवस्था में है। मैं मंत्री जी का ध्यान मराठवाड़ा क्षेत्र की ओर दिलाना चाहता हूं। यदि देश का विकास रेल के द्वारा होता है तो इसे कहने में कोई अतिश्योक्ति न होगी लेकिन मराठवाड़ा क्षेत्र के साथ अन्याय किया गया है। शायद माननीय मंत्री जी इस स्थिति से अवगत हैं। गत दो महीने पहले वहां एक आन्दोलन हुआ था और जब में कल-परसों वहां गया तो जनता आन्दोलन करने की तैयारी में है। हम बार-बार माननीय मंत्री जी से इस समस्या के बारे में मिले हैं। मेरे ख्याल से टी.डी.पी. के सारे सांसद और मराठवाड़ा क्षेत्र के सांसद मिले हैं। मुदखेड-आदिलाबाद और मुदखेड-निज़ामाबाद गेज परिवर्तन के लिये माननीय मंत्री जी को जानकारी दी है और इस समस्या के बारे में अवगत कराया है।

दूसरी बात मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि जो यूनीगेज पालिसी 1992 में बनी थी, उस समय लगभग छ: हजार किलोमीटर का पूरे देश में लक्ष्य तय किया गया था । उसमें से 485 किलोमीटर सिर्फ मराठवाड़ा क्षेत्र के लिए था, यह उस क्षेत्र के लिए बहुत ही अन्यायपूर्ण बात है । जो 485 किलोमीटर मीटर गेज का लक्ष्य तय हुआ था, उसमें से 162 किलोमीटर काम उस क्षेत्र में हुआ है और लगभग 167 किलोमीटर मुडखेड़-आदिलाबाद का काम अभी बाकी है । मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि यह रेल मार्ग मराठवाड़ा क्षेत्र के विकास के लिए बहुत महत्वपूर्ण मार्ग है, आप इस मार्ग के लिए कैसे भी करके धन की व्यवस्था करें । एक अन्य मार्ग जो मराठवाड़ा क्षेत्र में मुडखेड़-निजामाबाद है, उसका काम वहां शुरू हुआ है, लेकिन उसके लिए जो धनराशि चाहिए, उसकी व्यवस्था नहीं की गई है । मैं माननीय मंत्री जी से प्रार्थना करता हूं कि इस मार्ग के लिए भी धन की व्यवस्था करने की तरफ आपको ध्यान देना चाहिए।

सभापति महोदय, पूर्णा-खंडवा मार्ग को पिछले बजट में सैंक्शन मिली है । यह मार्ग मराठवाड़ा क्षेत्र के लिए बहुत महत्वपूर्ण है । पिछले बजट में इस मार्ग के लिए केवल दस करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया था, जबकि इतनी कम धनराशि में इस मार्ग पर कुछ भी काम नहीं हो सकता है । मैं माननीय मंत्री जी से विनती करता हूं इस मार्ग को जल्दी से जल्दी पूरा करने के लिए अधिक धनराशि की व्यवस्था होनी चाहिए । मुम्बई से नांदेड़ जो गेज परिवर्तन का काम पूरा हुआ है, उसमें केवल दो फास्ट ट्रेनें चलती हैं । चूंकि मुम्बई महाराट्र की राजधानी है और महाराट्र से मराठवाड़ा क्षेत्र के लोगों का बहुत बड़ा सम्पर्क है और वहां जाने के लिए एक ही ट्रेन है । मैं मंत्री जी से विनती करता हूं कि नांदेड़ से मुम्बई तक जाने के लिए एक नई ट्रेन की व्यवस्था यदि आप कर देंगें तो यह मराठवाड़ा रीजन के लिए बहुत अच्छा होगा । मैं तथा अन्य सांसद इस समस्या से आपको अवगत कराने के लिए मिल चुके हैं । हमें आशा है कि आप हमारी उपरोक्त मांगों पर सहानुभूतिपूर्वक विचार अवश्य करेंगे । इसी के साथ मैं अपना वक्तव्य समाप्त करता हूं ।

DR. V. SAROJA (RASIPURAM): Sir, today, the 4th December, 2001, is the red-letter day in the history of the AIADMK. My leader, hon. Amma, has been acquitted in all cases, which were falsely implicated by the DMK leaders and Dr. Subramaniam Swamy. ...(*Interruptions*)

SHRI ADHI SANKAR (CUDDALORE): It is in no way connected with the Railway Budget. ...(*Interruptions*)

DR. V. SAROJA : Whatever I want to say, I will say. â€¦ (*Interruptions*)

I rise here to speak on behalf of the AIADMK, and I support the Supplementary Demands for Grants. The Planning Commission has presented the Tenth Five Year Plan, in which it has given some good suggestions. I would only like to read out a few lines - greater emphasis has been laid on the completion of the existing projects and proper prioritisation of all on-going projects will be made to ensure that resources are not spread too thinly across the projects.

I would like to point out to the hon. Minister that during the inaugural function of the new Salem-Karur Railway line, it was, in fact, promised by the hon. Minister that this project would be completed within a span of three years. Three years have elapsed. Through you, Sir, I would like to bring to the notice of the hon. Minister about slow progress made so far in this project. The total cost is Rs.229 crore, out of which, an amount of Rs.44.20 crore has been spent. It was brought to my notice that the delay is due to the acquisition of land. I would like to suggest to the

hon. Minister that if this is the case, may we have a State level Monitoring Committee, comprising of State Revenue Minister, Revenue Secretary and the GM of the concern Railway zone?

17.00 hrs.

It should comprise a representative of the Construction Corporation of the Railways and also the Chief Secretary of the concerned State in order to have a comprehensive progress. The difficulties can be shared. We can find out the problems. For example, for acquisition of land, it takes more than five years. Then, is it not necessary that we have a Committee that could indicate the progress about the ongoing projects through the State Government to the Government of India?

In my constituency, the work regarding station buildings has not been started at Rasipuram and Namakkal stations because of paucity of funds. My request to the hon. Minister is to allocate more funds so that the station buildings could be completed within a specified period.

The other ongoing project in my constituency is about broad-guage conversion from Karur to Salem. The share for this project from the Government of India is 50 per cent and the State Government gives another 50 per cent. Fifty per cent of the cost for the second part of the scheme, that is, an amount of Rs. 77 crore, has been given by the State Government. But the share by the Government of India has not been given so far. May I request the hon. Minister to allocate more funds for completion of Karur-Salem project because it connects Vridhachalam-Cuddalore and Ooty? This line is commercially viable.

I also brought to the notice of the hon. Minister about provision of passenger amenities like toilet block, improvement of water supply and retiring rooms at Sankaridurg. An old building is already there. It can be renovated and utilised for this purpose.

There is another important project. This morning, hon. Member of Parliament, Shri Chinnasamy, raised the issue of construction of three food road overbridges, namely, Lalapet, Karur town and Karur bypass road at railway level crossings. More funds could be allocated for this purpose.

There is also a request from the All-India Federation of Scientific and Technical Associations to have a direct train from Dehradun to South India. With these few lines, I conclude.

श्री प्रहलाद सिंह पटेल (बालाघाट) : सभापति जी, मैं आपका धन्यवाद करता हूँ कि आपने मुझे इस अति महत्वपूर्ण विाय पर चर्चा में भाग लेने का अवसर दिया। यह चर्चा भी महत्वपूर्ण है, विभाग भी महत्वपूर्ण है और जो आवश्यकता है वह भी महत्वपूर्ण है।

सभापति जी, जब मैं रेल विभाग की अनुदानों की अनुपूरक माँगें देख रहा था तो मुझे एक स्वर्गीय मित्र का नीति वाक्य याद आया। मुझे लगता है कि जो भी बजट बनता है, चाहे वह रेल का बने या सामान्य बजट बने, ये शब्द उसमें कारगर रूप से प्रयोग में आ सकते हैं - ' किसी व्यक्ति या समाज की आधी आवश्यकताएं पूरी हो जाती हैं तो उसकी मुश्किलें दोगुनी हो जाती हैं।'

17.04 hrs. (Shri P.H. Pandiyan in the Chair)

मुझे लगता है कि देश के आज़ाद होने के बाद जो रेल बजट में अनुदान मांगें या अतिरिक्त मांगों का बोझ हमारे ऊपर आया है, उस पर हमें गंभीरता से विचार करना चाहिए।

जब मुझे इस चर्चा में भाग लेने का अवसर मिला है, मैं सोचता हूँ कि रेल विभाग का शायद यह तीसरा युग है। पहला युग वह था जब अंग्रेज़ों ने अपनी आवश्यकता के अनुसार इस देश में रेल लाइनें बिछाईं। उनकी अपनी आवश्यकताएं और प्राथमिकताएं थीं और उसी आधार पर उन्होंने इस तंत्र को बढ़ाया। जब देश आज़ाद हुआ, उसके बाद जिन्होंने लंबे समय तक इस देश पर राज किया या सरकार चलाई, लोकशाही में उनकी अपनी प्राथमिकताएं थीं और मुझे लगता है कि जो प्रभाव की राजनीति होती है, उस राजनीति के कारण रेल लाइनों का जो सर्वांगीण विकास होना चाहिए, वह नहीं हो सका।

बजट तो आएगा लेकिन उसके पूर्व की चर्चा इसलिए महत्वपूर्ण हो जाती है क्योंकि हमें इस बात का ध्यान रखना होगा कि कहीं वह प्रभाव की राजनीति फिर से बजट पर प्रभावी न हो जाए। मैं मध्य प्रदेश से आता हूं। मैं देख रहा था, आमान परिवर्तन के लिए सरकार की जो प्राथमिकता होनी चाहिए, वह मुझे कहीं दिखाई नहीं पड़ती। मैं जब आमान परिवर्तन की बात करता हूं, मैं जिस क्षेत्र से आता हूं, वह मध्य प्रदेश का बालाघाट जिला है जो नक्सलवादी हिंसा से प्रभावित है। गौंदिया से जबलपुर तक के आमान परिवर्तन की बात आज से नहीं बरसों से चल रही हैं, हिंसक आन्दोलन हुए हैं। अनेक लोगों ने प्रतिनिधित्व किए लेकिन जो वर्तमान परिस्थिति मेरे सामने है, उसमें जब मैं देखता हूं तो वह परियोजना पहले दो चरणों में थी, आज तीन चरणों में कर दी गई है। गौंदिया से बालाघाट पहला चरण, बालाघाट से नैनपुर दूसरा चरण और नैनपुर से जबलपुर तीसरा चरण है। विभाग कहता है कि दो चरणों का पूरी तरह सर्वे हो गया, उसकी रिपोर्ट बन गई है लेकिन तीसरे चरण में जबलपुर तक अभी सर्वेक्षण कार्य ही पूरा नहीं हुआ है। मैं समझ नहीं पाता कि जो परियोजना गौंदिया से जबलपुर तक की है, अगर उसका सर्वेक्षण ही पूरा न हो तो वह काम कैसे पूरा होगा, उसे परियोजना कैसे मान लिया गया। मुझे इस बात पर बेहद आश्चर्य है और दुख भी है। मुझे लगता है कि यदि कोई प्राथमिकता है तो उसे सदन के सामने स्पट करना चाहिए। उसके अनेक कारण हो सकते हैं जैसे आर्थिक, तकनीकी कारण हो सकते हैं लेकिन वे कारण प्रत्यक्ष होने चाहिए। मुझे लगता है कि कहीं भी इस प्रकार की चर्चा नहीं होती। छत्तीसगढ़ के लोगों ने मिलकर कई बार रेल मंत्रालय में चर्चाएं की। जब आदरणीय ममता जी रेल मंत्री थीं तो हम गए थे। उन्होंने कहा कि वह योजना फ्रीज हो गई है अब उसे डीफ्रीज कर रहे हैं। उसमें माननीय प्रधान मंत्री जी ने हस्तक्षेप किया था। ये जो शब्द प्रयोग में लाए जाते हैं, उनसे लगता है कि राजनीति का जो प्रभाव का क्षेत्र है, वह हमारे बजट और कार्यप्रणाली पर भारी पड़ता है। इसलिए मैंने अपने भााण के प्रारंभ में कहा है कि यह रेल

मंत्रालय का तीसरा युग है, यह गुलामी के भारत का, अंग्रेजों की प्राथमिकता का काल नहीं है। वे लोग जो पचास सालों में अधिकांश समय केन्द्र पर राज करते रहे, नीतियां बनाते रहे, उनका काल नहीं है। उनकी प्राथमिकताओं पर तो हमारा पूरी तरह मतभेद है। विकास हुआ है लेकिन वह या तो आबादी के घनत्व की तरफ हुआ है या फिर ऐसी जगह हुआ है जहां लोगों ने माइन्स और मिनरल्स निकालने के लिए किया है। मुझे लगता है कि जो उपेक्षित क्षेत्र हैं, उन्हें अब न्याय मिलेगा। मैं यह बात कहता हूं कि चाहे क्षेत्र पिछड़े हों या व्यक्ति पिछड़े हो, उन्हें कहीं न कहीं इस बात का लाभ मिलना चाहिए।

मैं रेल मंत्री जी को कुछ सुझाव जरूर देना चाहता हूं। वे जिस विभाग में भी गए हैं, उन्होंने हमेशा एक नीति बना कर कड़े कदम उठाने के प्रयास किए। उन्होंने सुरक्षा के संबंध में जो प्रयास किए हैं, जो आर्थिक संरक्षण की बात की है, इससे पहले शायद कभी इतनी ताकत के साथ इस बात की पहल नहीं की गई। मैं निवेदन करना चाहूंगा कि इस देश में सड़क मार्गों की स्थिति खराब होने के बावजूद भी केन्द्र सरकार ने पहली बार एक नीति बनाई कि दूरियां घटाने के लिए, आवागमन की सुलभता के लिए क्रॉस सबवे बनाने की बात की। क्या रेल मंत्रालय आज आजाद भारत में तमाम विसंगतियों के बाद भी ऐसा कोई मार्ग नहीं बना सकता जो उत्तर से लेकर दक्षिण तक की दूरी को घटा सके? यदि आप मानचित्र देखेंगे तो मध्य प्रदेश का इतना बड़ा भूभाग जो सागर, जबलपुर, भोपाल, रीवा संभागों को जोड़ता है। इतना खाली भूगोल, नार्थ-ईस्ट के हिस्से को छोड़ कर, शायद हिन्दुस्तान के किसी भी प्रान्त में नहीं मिलेगा। कई बार ऐसा लगता है कि अंग्रेज हमारे देश में जो लाइनें खींच गए हैं, शायद उनसे हम कभी निजात नहीं पाएंगे।

मैं चाहूंगा कि दूरी घटाने की दृटि से इस देश में रेलवे क्रॉस बने। ऐसी योजना पर यदि नीतीश जी के रहते कोई विचार हो सकता है, बजट दूर है, बजट के पहले की चर्चा में इसपर कोई सफल प्रयास प्रारंभ हो, ऐसी मेरी अपेक्षा है। रेलवे जोन, जिसका प्रश्न सदन में उठा था, उसका सैद्धान्तिक जवाब नीतीश जी ने दिया था। लेकिन जबलपुर एक ऐसा क्षेत्र है, भूगोल की दृटि से जबलपुर के पास हिन्दुस्तान का केन्द्र बिन्दू है लेकिन हम सीधे कभी जबलपुर नहीं पहुंच सकते। अगर हम रेलगाड़ी से जाते हैं तो पहले बीना में इंजन बदलेगा, फिर कटनी में बदलेगा, उसके बाद जबलपुर पहुंचेंगे।â€¦ (व्यवधान)

हमारा बालाघाट का जिला है। दक्षिण-पूर्व रेल जो ब्रॉडगेज है, उसका डिवीजन अलग है और हमारे वाले का डिवीजन अलग है। अगर हम प्रतिनिधि भेजते हैं तो वह बड़ी लाइन में पहुंच जाता है जिसका हमें कोई लाभ नहीं मिलता।

जिन जिलों में छोटी लाइनें हैं, वहां आरक्षण की व्यवस्था नहीं है, जैसे बालाघाट है, सिवनी है। ये जिले न तो मेन ट्रैक पर हैं और न हमें आरक्षण की सुविधा प्राप्त है। दूसरी तरफ जब भी गोंदिया से बालाघाट का मार्ग अवरुद्ध होगा, उन छोटी लाइनों पर अगर एक बार इंजन बिगड़ गया तो फिर मानकर चलिये कि नागपुर में जाकर ही ठीक होगा, उसकी सुविधा हमें नहीं मिल सकती, इसलिए मैं चाहूंगा कि इन डिवीजन केन्द्रों पर भी हमें आरक्षण की कुछ अतिरिक्त सुविधाएं मिलनी चाहिए।

MR. CHAIRMAN : Your Party has exhausted the time allotted to it. Please conclude.

श्री प्रहलाद सिंह पटेल : लिस्ट में हमारा पहला नाम था। मैं अभी प्रारम्भ ही कर रहा हूं, हमारी पार्टी का समय है।â€¦ (व्यवधान) मुझे लगता है कि उतना समय मैंने नहीं लिया, जितना समय हमारी पार्टी का है। मैं दो-तीन मिनट से ज्यादा नहीं लूंगा। हम लोगों को सांसद निधि के लिए पत्र समपार के मिलते हैं, जहां पर चौकीदार नहीं हैं, जहां अनुरक्षण की बात आती है, इस सम्बन्ध में मैंने कम से कम छः पत्र वहां के डी.आर.एम. को लिखे, लेकिन उनका जवाब आज तक नहीं आया है।

MR. CHAIRMAN: According to your Party's list, there are 13 speakers from your Party.

श्री प्रहलाद सिंह पटेल : मुझे तो इनीशिएट करना था, लेकिन मैं गलती से दूसरे नम्बर पर हूं। इस पर भी मुझे लगता है कि मंत्री जी ध्यान देंगे और जो दूरी घटाने के लिए आप प्रयास करेंगे, उसके बारे में मैं आप पर विश्वास करता हूं। मैं फिर जोर देकर कहूंगा कि गोंदिया से जबलपुर तक के आमान परिवर्तन की बात, जिसका पहले चरण में 2003 तक काम पूरा होने का लक्ष्य तय हुआ है, वह समय सीमा के भीतर पूरा होगा। आपके प्रवास के बगैर उस विसंगति को समाप्त करना कठिन है, क्योंकि सर्वेक्षण पूरा न होने से परियोजना पर सदैव संदेह पैदा होता रहता है और लोगों को गलत ढंग से राजनीति करने का अवसर मिलता है। ऐसी राजनीति की 10-5 किलो की अखबारों की कतरनें हम आपके पास भेज सकते हैं, जो अनावश्यक रूप से प्रधानमंत्री के पुतले दहन के रूप में, रेल विभाग के पुतले दहन के रूप में तमाम प्रकार की राजनीति होती है, जिसका कोई औचित्य नहीं है।

ऐसा कहते हुए मैं अपनी बात को यहीं पर रोकता हूं और पुनः रेल मंत्री जी का धन्यवाद करता हूं कि इस कार्ययोजना को सफलता मिलेगी। इस शुभकामना के साथ बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI C.K. JAFFER SHARIEF (BANGALORE NORTH): Mr. Chairman, Sir, I am very happy today to listen to the debate. It shows the vibrant spirit of the people's representatives in the overall development of the country, where they take interest and participate on the Demands, as I have been listening to the speeches, reminds the same, which I had experienced during my tenure.

Today, I think, the Railway Minister is fortunate because I represented them as a layman. Now, today, there is an Engineering Graduate as a Railway Minister who understands the problems much better than me. I must compliment the Railways' capacity and their ability to accept any challenges. If given the task, proper support and encouragement, they can deliver the goods. That is my understanding of the ability of the Railways and their efficiency and capacity.

Sir, I do not want to speak much because, as you have rightly observed that there are a lot of Members who want to speak. From our Party side, our Chief Whip has already spoken. There is no option and the House will have to continue to support any Railway Minister at any point of time. Otherwise, the lifeline of the country cannot function.

Sir, I am only offering a few suggestions to my friend. I think, he must make up his mind, and the Prime Minister, the Cabinet Committee on Economic Affairs and the Planning Commission, the country at large, the Government of India and the Planning Commission will have to look from the point of view of fuel economy.

Today, seeing the kind of fuel we burn on the roads, I do not know how much we are importing and how much we are spending on that. This is why, it is most important to conceive the Uni-gauge Policy which the Railways

themselves gave it to the nation. There is a demand continued to be made even today for gauge conversion.

Secondly, I hope the Railways are able to carry the core sector traffic, from where the bread and butter come. If there is any difficulty in that, I think, it is for the Planning Commission and for all the core sector Ministries to ensure that the traffic does not go by road but it goes by rail so that the Railways are able to generate revenue.

Thirdly, when Shri Priya Ranjan Dasmunsi was speaking, he spoke of the metro railways. At this point of time, I must congratulate the people of Kolkata for maintaining the underground railway. The kind of investment, the kind of care and love they have for the underground railway is unique. It may be a very difficult exercise to dream of underground railway. I am given to understand that the Konkan Railway Corporation has come out with a new concept of metro railway. I think the Minister and the Railway Board should examine the financial viability of this and the very viability of this system also. If it is good, I think, we should be able to bring it; we should be able to adopt it, because all over the country the metro cities are getting congested. There is a problem to meet the traffic requirements of the urban areas.

I have said about the core sector traffic that takes care of the freight traffic which is the bread and butter of the Railways. So far as passenger traffic is concerned, there is usual demand for more number of trains, more number of lines and more number of other things. I personally feel that the priority the Railway has, and the ever-increasing demand is always there. My friend, Shri Nitish Kumar was sitting this side when I was sitting that side. Now he is sitting on the other side. He used to be very humorous and he maintains that humour even now. I compliment him for that.

I think so far as the passenger traffic is concerned, for some time, the Government took a popular view, that is, you do not charge the second class ordinary passengers. But you forgot that the bulk of your traffic is coming from that. There is a small volume of traffic in the first class, second class AC two-tire and AC three-tier. When people pay for the Railways, they do not pay for the travel alone. They pay for the development of the country also. We must have the courage and conviction to tell the people about this. If they do not pay for the development, if they take it that they are paying only for their travel, that is not the correct spirit. That is where the Railway gets the money. Therefore, in the second class, bulk of the traffic is taking place. I do not say you increase the second class fare because every ordinary common man and everybody understands this. He can afford to sacrifice a cup of tea. He can afford to sacrifice his breakfast or lunch for the development of his own area. We speak, and everybody speaks and demands for the development. But where from the money will come? We should have the courage. We should not aspire for popularity to say that somebody will pay the money, and we go on demanding. That will not happen.

I think, we should be able to think about that.

While we conceived the uni-gauge policy, a lot of metre-gauge workshops were faced with problems. Fortunately, we have been able to retain it, whether it might be the Ajmer workshop or the Hubli workshop or a workshop in any other place.

I believe, the workload is not much and the manpower is suffering. I do not advocate just keeping the manpower though with the population growth and rise in poverty we are bound to take care of unemployment. Nevertheless, sufficient workload will have to be given. As many hon. Members observed, there is a lot of deficiency in the system, in the maintenance of rolling stocks and in other things. These complaints could be avoided if sufficient workload is ensured.

So far as the safety aspect is concerned, thrust has been given to it. I am sure, there is no compromise. No Minister of Railways has ever compromised so far as renewal and replacement is concerned. It is not a question of lack of funds. According to my understanding, at no time has anybody cut down the investment level on safety measures. I am happy that the new thrust that is required has been given here. It is very difficult to meet all the aspirations and at the same time to meet the safety requirements and yet thrust is now given to the safety aspect.

The Railway Board will have to look into the stress and strains of the working class, particularly the locomotive drivers and see whether they would have adequate rest periods. They have to see whether they would be working properly, particularly under adverse climatic conditions. Sometimes, heavy workload also leads to problems.

I do not know what we are doing in respect of electrification. If we have to avoid accidents, to achieve fuel economy and to take care of our environment and pollution, I think, rail traffic is the best. The Government of India and the Planning Commission should see that the road traffic is brought to rail traffic.

Shri Priya Ranjan Dasmunsi was suggesting certain things about co-ordination. I think, the Container Corporation is doing well. Similarly, since the core sector traffic is mostly Government traffic, there should not be any problem so far as co-ordination up to the point of delivery is concerned.

I do not think, I should conclude my speech without speaking about my State. There is a feeling that I have done

much to my State but still some projects, which I have not been able to take up, have remained. One of them, which I started was the Yelahanka-Bangarpet line. I could only take it up to Chikkaballapur. I could not take it up to Kolar. If the Chikkaballapur-Kolar stretch is also done, that project would be complete.

Another project is the Bijapur-Gadag line in interior Karnataka. I think, there are many more but I do not want to mention all of them. Having stood in his shoes earlier, I do not want to add to the list. I know the problems and constraints of the Minister of Railways. The Bijapur-Gadag line is in interior Karnataka and would serve and connect Karnataka to Mumbai in Maharashtra.

There is, as I said earlier, the need to ensure workload. The Hubli workshop is one of the workshops in South-Central Railway. The hon. Minister may kindly ensure that adequate work is given to this workshop so that the idle manpower could be utilised without any retrenchment.

Let the work force continue to work.

Sir, I do not want to take much time of the House. I am sure, as I said before, core-sector traffic is important and utmost important is the fuel economy which the Planning Commission and the Cabinet Committee on Economic Affairs should bear in mind, that is, where the railway sector should get support from all sections of the House, from the Government of India and also from the Planning Commission.

Sir, with these few words, I conclude. I thank you very much for giving me an opportunity to participate in the discussion.

SHRI V. VETRISELVAN (KRISHNAGIRI): Mr. Chairman, Sir, I thank you very much for giving me an opportunity to participate in the discussion.

Sir, it is indeed my privilege to say that the present Chairperson was the Chairperson when I had spoken last year. I hope the Chairperson will not interfere before conclusion of my speech.

Sir, I may say that today is the black day of Tamil Nadu. ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : Shri V. Vetriselvan, you should talk about the railways and you should not talk about anything else. People in Tamil Nadu are jubilant. I may expunge that word. Everything is bright in Tamil Nadu.

SHRI V. VETRISELVAN : Sir, I would like to express my sincere thanks for providing me this opportunity for the third time to support the Supplementary Demands for Grants of the Ministry of Railways on behalf of my Party, the DMK.

Sir, it is also my privilege to congratulate the present hon. Minister of Railways, Shri Nitish Kumar, who became a second-time Minister of this NDA Government.

Sir, an amount of Rs. 15 is being charged for season tickets for people who are living below the poverty line and who are earning less than Rs. 400 a month. The poor people are blessing the hon. Minister of Railways for this. I also join them in doing so. However, the same amount has been enhanced from Rs. 15 to Rs. 25. The hon. Minister of Railways has also instructed to get an income certificate from the Tehsildar and then get it signed from the Member of Parliament. It is very difficult for the poor people to do all these things. Therefore, I would request the hon. Minister of Railways to reconsider this aspect.

Sir, last year, when I spoke on the Supplementary Demands, I mentioned about the Golden Rock Workshop. The importance of this workshop hardly needs to be emphasised. It is a renowned and prestigious workshop of the Southern Railway. I renew my request to the hon. Minister to look into the pressing needs of the Workshop.

Sir, as far as the Integral Coach Factory is concerned, it is the pride of Indian Railways. It is earning huge amounts of foreign exchange for the country. There is a growing demand for building coaches all over the globe.

Sir, I request the hon. Minister to modernise and expand the Integral Coach Factory sooner so that it can meet the global demand for coach-building and earn precious foreign exchange for the country.

I now come to another important point. Most of the hon. Members mentioned last year about the wasteland. There is a lot of wasteland which is unused land available with the Railways at many places. My esteemed colleague Shri K.H. Muniyappa mentioned about this last year. It is my privilege to mention this again. In fact, several lakhs of acres of wasteland is available. It is not being utilised. In fact, there is no need of this wasteland for the Railways. Everybody knows that the Panchayats and Municipalities and the Government are in need of several acres of land for construction of schools, hospitals, markets, playgrounds etc. The Panchayats and the municipalities are willing to purchase this land. So, this land can be sold to them.

In Tamil Nadu, several main lines are still meter gauge lines. It is my earnest appeal to the hon. Minister that all

those lines may be converted into broad gauge lines as soon as possible. During 1998-99 the amount provided for this purpose was Rs. 199 crore. During 1999-2000 an amount of Rs. 206.14 crore was provided and during 2000-01 an amount of Rs. 225.6 crore was provided. It is a very meagre amount for Tamil Nadu. I request the hon. Minister to allocate more funds to Tamil Nadu.

I now come to my constituency. As far as Nagercoil Junction is concerned, an amount of Rs. 4.72 crore was sanctioned in April, 1999 for the development work at Nagercoil Junction, that is construction of pit line with cat walk and shunting neck. This work is yet to be commenced, even though the tender was called for in December, 1999.

I would like to submit that the people from this area have some demands. They demand a night train between Nagercoil and Coimbatore *via* Madurai. The passenger train now running between Tuticorin and Tirunelveli may be extended upto Nagercoil to give connection to the Tuticorin − Bangalore Express. The special train running between Chennai and Nagercoil may be changed into a daily train.

Moreover, I can illustrate one more point here. The Southern Railway is scheduled to run about 600 special trains due to the Sabarimalai pilgrimage and to meet the rush of winter season. Yet, all these trains are likely to be full. Therefore, in addition to the existing trains, the Railways should consider running more trains, especially on Fridays and Saturdays for all the capitals of the States, especially to Mumbai, Chennai, Kolkata, Delhi etc.

MR. CHAIRMAN : Shri Vetriselvan, you are given only three minutes. I gave you eight minutes − five minutes more. Please conclude.

SHRI V. VETRISELVAN: Sir, I come to my constituency now. Kindly allow me one or two minutes more.

SHRI KODIKUNNIL SURESH (ADOOR): Sir, he has mentioned about your constituency.

MR. CHAIRMAN : Yes, he mentioned Tuticorin and Tirunelveli.

SHRI V. VETRISELVAN : Sir, I would like to say one thing here. The hon. Minister of Railways is here. The former Minister of Railways is also here. It is the dream of the people of my constituency. ...(*Interruptions*) Sir, kindly give me one or two minutes. I will finish my speech.

It is the dream of the people of my constituency to have a new train between Jolarpet and Hosur via Krishnagiri.

I, therefore, request the hon. Minister of Railways to make our dream come true as quickly as possible.

Sir, in this regard, I had written so many letters to the General Manager, Southern Railway as well as to the Minister. They have sent me the reply assuring me that the preliminary engineering-cum-traffic survey for this sector would be completed by December 2000. So far, we did not get this project in our area. I would request the Minister of Railways to reconsider my request to lay a new line in my constituency.

Krishnagiri is one of the important business places in Dharmapuri district. Krishnagiri is surrounded by two States -- Andhra Pradesh and Karnataka. Several thousands of people are coming to Krishnagiri from various places of India and several people are going from Krishnagiri to other parts of the country. The main business of Krishnagiri is coconut, groundnut, textiles, mangoes, foodgrains, etc. In order to cater to the needs of the people, the Government should open a reservation counter at Krishnagiri. It would facilitate the people of Krishnagiri and its surroundings.

Mr. Chairman, Sir, once again, I would like to express my sincere thanks for giving me this opportunity and for the patient hearing.

SHRI DALIT EZHILMALAI (TIRUCHIRAPPALLI): Sir, will you allow me to associate myself with the suggestions now expressed by my esteemed colleague?

Mr. Chairman, Sir, the general feeling that is prevailing in Tamil Nadu has now been expressed by our esteemed colleague. Every Member from Tamil Nadu will certainly share this feeling because we have a grievance for a long time now pertaining to the Centrally-sponsored schemes in general and the Ministry of Railways in particular. As our friend was expressing, the metre-gauge lines were laid during the days of Dalhousie and they have not been replaced even now. I do not know why this has been going on for decades. I do not blame the present Minister for that. In my own constituency, Tiruchirappalli, 9,000 employees are working in the ICF and other Workshops run by the Ministry of Railways.

MR. CHAIRMAN : You have not given your name and, therefore, you cannot speak like that. You wanted to associate yourself with what he has stated.

SHRI DALIT EZHILMALAI : I associate myself with what he has stated.

MR. CHAIRMAN: That is the end of the matter.

SHRI DALIT EZHILMALAI : Mr. Chairman, Sir, I want the Railway Minister to know that the general feeling prevailing in Tamil Nadu is that we are being marginalised or Tamil Nadu is being sidelined. Therefore, I appeal to the hon. Minister to sanction the projects that have been pending for years together.

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह (वैशाली) : सभापति महोदय, भगवान महावीर की 2600वीं जयंती शानदार ढंग से मनाई जा रही है। माननीय प्रधान मंत्री जी ने घोाणा की थी कि 100 करोड़ रुपया उसमें खर्च करेंगे। भगवान महावीर का जन्म वैशाली में हुआ था तथा भगवान महावीर की जन्मभूमि, महात्मा बुद्ध की कर्मभूमि और डैमोक्रेसी की जन्मभूमि वैशाली है। दुनिया में जब डैमोक्रेसी नहीं थी तब वैशाली में डैमोक्रेसी थी, वैशाली उस वक्त रिपब्लिक था। वैशाली एक ऐतिहासिक स्थल है। माननीय मंत्री जी ने ऐलान किया था कि वैशाली को रेलवे लाइन से जोड़ेंगे और बुद्ध सर्किट को पूरा करेंगे। पूर्व में रेलवे मंत्री माननीय राम विलास पासवान जी ने वहां एक सर्वेक्षण का शिलान्यास किया था। अब 3 दिसम्बर को सर्वेक्षण दुबारा होना था ऐसी सूचना चेयरमैन रेलवे बोर्ड ने दी है। हमने 8-9 बार सवाल उठाया है कि हाजीपुर, लालगंज, वैशाली, साहबगंज, केसरिया से सुगौली को नयी रेल लाइन से जोड़ा जाए। उसका सर्वे हो रहा है लेकिन लोग कहते हैं - Where there is will, there is a railway; and where there is no will, there is survey. अब हम नहीं जानते कि विल कब होगी, कब रेलवे आएगी? हमें लगता है कि इसके लिए लड़ाई लड़नी पड़ेगी। हम इस मामले को आठ-नौ बार उठा चुके हैं। हमारे ऊपर जनता का इतना भारी दबाव है कि आपको यह काम करना होगा। उनकी ऐतिहासिक पुकार है। वह आपको देना पड़ेगा वरना वे लोग मंत्री जी के दरवाजे पर धरना देने वाले हैं।

हमारे यहां मोतीपुर एक मशहूर स्थान है। वहां छोटा-मोटी रेलवे टिकट की बुकिंग होती है। चकिया से ज्यादा बुकिंग होती है। वहां के लोगों की मांग है कि बंद्रा एक्सप्रेस और जन सेवा एक्सप्रेस जो दो गाड़ियां चलती हैं, मोतीपुर में रुकती नहीं हैं, उन्हें वहां रोका जाए। वहां के रेल यात्री संघ और लोगों की मांग को ध्यान में रखते हुए तुरन्त जन सेवा और बंद्रा एक्सप्रेस को रोकने का प्रबन्ध किया जाए। आप इस बारे में जल्दी आदेश दें।

हाजीपुर जहां मैं रहता हूं, वहां नेशनल हाई-वे में ओवर ब्रिज बना लेकिन इससे केवल छपरा जाने में फायदा होगा। वहां दिग्घी गुमटी और एकारा गुमटी है। हाजीपुर और मुजफ्फरपुर जो लोग जाते हैं तो दोनों जगह के लोग मांग करते हैं कि जहां कहीं भी नेशनल हाई-वे रेल को पार कर रही है, वहां ओवर ब्रिज होना चाहिए। इसकी सरकार ने एक नीति बनाई है। उसमें कहा है कि आधी राशि केन्द्र सरकार देगी और आधी राज्य सरकार देगी। आप इस नीति को बदलिए। सारा खर्चा केन्द्र सरकार करें और जहां कहीं भी नेशनल हाई-वे रेल को पार कर रही है, वहां ओवर ब्रिज बनाना चाहिए। हम हाजीपुर से मुजफ्फरपुर जाते हैं और फिर मुजफ्फरपुर से छपरा जाने के लिए नेशनल हाई-वे को पार करना पड़ता है। वहां ओवर ब्रिज बनाना चाहिए क्योंकि गाड़ियों की लंबी कतार लग जाती है।

तुरूनेलवेली तमिलनाडु का एक निर्वाचन क्षेत्र है जहां से पांडियन साहब को लोगों ने जिताया था। उन्होंने लोक सभा में सवाल उठाया था कि वहां टूटीकोरिन के गेट नम्बर 3 पर ओवर ब्रिज बन रहा है लेकिन उसका काम शिथिल है। बजट में उसका प्रावधान हो गया है लेकिन काम शुरु क्यों नहीं हो रहा है? वहां काम शुरु होना चाहिए। वह एक महत्वपूर्ण स्थान है। वहां मिर्च की खेती होती है। वहां ओवर ब्रिज बनना चाहिए।

MR. CHAIRMAN: Raghuvansji, I thank you for this.

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह : पटना सेतु बनाना आपने मंजूर किया था लेकिन हम उस घड़ी की प्रतीक्षा कर रहे हैं कि कब वहां काम प्रारम्भ होगा। हाजीपुर जोनल हमारे एरिया में है। उसका प्रधान मंत्री जी ने उद्घाटन किया था। उस समय मैं वहां मौजूद था लेकिन वहां काम शुरु नहीं हो रहा है। कहा जा रहा है कि पैसा नहीं है। क्या पैसा देखते हुए इसकी मंजूरी नहीं होती है? शिलान्यास होने के बाद भी काम नहीं हो रहा है। इस काम को आगे बढ़ाना चाहिए।

अखिलेश सिंह जी ने कुलियों के बारे में सवाल उठाया। कुली लोगों का सामान ढोने का काम करते हैं। जब हम पटना जाते हैं तो सभी कुली हमें घेर लेते हैं और कहते हैं कि हमारे लिए कुछ करिए। यदि वे ज्यादा सामान ढोएंगे तो उन्हें अच्छी आमदनी होगी। वहां ठेकेदारी प्रथा चल रही है। पार्सल में ठेकेदारी प्रथा को समाप्त करना चाहिए।

आज रेलवे सुरक्षा सर्वोपरि है। इसके लिए बजट में वृद्धि हो। इसके लिए लोक सभा में जनमत तैयार हो जिससे पर्याप्त धनराशि का प्रावधान हो सके। आज बिहार के साथ अन्याय हो रहा है। पिछली बार 380 करोड़ रुपया मिला था।

उस हिसाब से बिहार को 380 करोड़ रुपया मिलना चाहिये जबकि मात्र 40 करोड़ रुपया मिला है। बिहार के प्रोजैक्ट्स पूरे होने चाहिये। बिहार से सारी रेलगाड़ियां निकलकर बंगाल की तरफ जाती हैं, इसलिये बंगाल के प्रोजैक्ट्स भी पूरे होंगे । उनके पूरा न होने से बहुत बड़ा झंझट पैदा हो सकता है। रेल सुरक्षा का प्रबंध होना चाहिये। गुवाहाटी जानेवाली राजधानी पटना में रात को 2 बजे आती है, जिससे भारी असुविधा होती है। मेरा आग्रह है कि समय परिवर्तन के साथ साथ हर दिन राजधानी चलनी चाहिये।

एक राजधानी मुज़फ्फपुर से चलायी जानी चाहिये, ऐसी मांग वहां के लोगों ने की है। मुझे आशा है कि माननीय मंत्री जी इन सारी बातों का जवाब देंगे। यदि जवाब संभव नहीं हुआ तो जो सवाल हमने उठाये हैं, उनका समाधान लिखकर हमें दे दें। जो सवाल श्री दासमुंशी ने उठाये हैं, उनमें रेलवे की ठेकेदारी डॉन लोग प्रयोग कर रहे हैं। क्रिमिनल्स का बोलबाला हो गया है। उन पर सख्ती की जा सकती है अन्यथा वे सारी रेल व्यवस्था को खराब कर देंगे। अगर इन बातों की तरफ रेल मंत्रालय ने ध्यान नहीं दिया तो धरना होगा और रेल मंत्री झंझट में पड़ जायेंगे।

सभापति महोदय, भगवान महावीर और बुद्ध तथा लिच्छवी से संबंधित सब जगहों को रेल से जोड़ना चाहिये। इन लोगों ने इतिहास का निर्माण किया। आप भी इतिहास का निर्माण करें। आप जानते हैं कि दुनिया भर से टूरिस्ट्स वहां आते हैं। वहां अभी हाल ही में भगवान बुद्ध का एक बड़ा स्तूप मिला है। टूरिस्ट्स को उस स्थान से जाने के लिये रेल लाइन की आवश्यकता है। जनता ने भी इसकी मांग की है। यदि यह लाइन पूरी नहीं हुई तो धरना होगा, लड़ना होगा और फिर मरना भी होगा।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपना भाण समाप्त करता हूं।

श्री अरुण कुमार (जहानाबाद); सभापति महोदय, आज रेल की सप्लीमेंटरी डिमांड्स पर चर्चा हो रही है। हम ही नहीं, सारा देश और सभी माननीय सदस्य जानते हैं कि रेल राट्र की धरोहर है और विकास से लेकर सामाजिक व्यवस्था के सारे आयामों को रेल प्रभावित करती है।

सभापति महोदय, मैं रेलों में हुई प्रगति के लिये माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देता हूं। खासकर आम लोगों के जीवन और रक्षा से जुड़े हुये जो सवाल हैं, सरकार ने सुरक्षा जैसे महत्वपूर्ण कदम उठाये हैं, उनके लिये विशेा तौर पर बधाई देना चाहूंगा।

सभापति महोदय, रेल बजट की सप्लीमेंटरी डिमांड्स में जितनी राशि की डिमांड की गई है, वह बहुत ही कम है। निश्चित तौर पर रेलवे के जिस विस्तार और जितने िवकास की तैयारी हमें करनी है, उसके लिये यह राशि कम है। जिन कार्यों को रेल मंत्रालय ने हाथ में लिया है और जिनके कुशल नेतृत्व में यह प्रबंधन है, उसके लिये

मैं बधाई देना चाहता हूं। अब मैं कुछ सवालों की ओर सरकार का ध्यान आकर्ति करना चाहता हूं।

गया-पटना बहुत महत्वपूर्ण रेल लाइन है । इस लाइन का दोहरीकरण करना, उस क्षेत्र की जनता के लाभ की दृटि से ही महत्वपूर्ण नही, बल्कि रेलवे के दोनों मुख्य मार्गों हावड़ा-दिल्ली और हावड़ा-पटना-दिल्ली को जोड़ने वाला यह सबसे शार्टेस्ट रूट है। दोनों मुख्य मार्गों पर यदि कोई व्यवधान होता है तो इस ट्रैक का प्रयोग किया जाता है। इसके दोहरीकरण का कार्य शुरू हुआ है। यदि इसे गया की ओर से आरम्भ किया जाए, जिस तरह पटना की ओर से इसके दोहरीकरण का कार्य चल रहा है, उसी तरह से गया की तरफ से चलाया जाए तो शीघ्र उसे कार्य रूप में परिणित किया जा सकता है और इससे रेलवे को बहुत फायदा होगा । इसलिए हम आपके माध्यम से माननीय मंत्री का ध्यान इस ओर आकृट करना चाहते हैं कि इस वित्तीय वर्ा में, उस दिशा में, गया की ओर से इस कार्य को आगे बढ़ाया जाए ।

सभापति महोदय, हमें कई महत्वपूर्ण ट्रेन्स दी गई हैं जिनमें एक सद्भावना एक्सप्रैस है, जो उत्तर प्रदेश से बिहार और खासकर हरिद्वार जाने वाले लोगों के लिए बहुत महत्वपूर्ण ट्रेन है। मैं आपके माध्यम से सरकार से कहना चाहता हूं कि अभी यह ट्रेन केवल एक दिन चलती है, इसे सप्ताह में कम से कम तीन दिन चलाया जाए, ताकि उत्तर प्रदेश से जुड़े हुए लोगों को हमारे यहां आने-जाने में सुविधा हो और उनसे हमारा सीधा सम्पर्क स्थापित हो सके ।

मैं कहना चाहता हूं कि गया धार्मिक दृटिकोण से भी महत्वपूर्ण स्थान है और बोधगया अन्तर्राट्रीय महत्व का क्षेत्र है । गया के प्लेटफार्म के विकास और कोचेज के लिए अभी पिट्स का प्रबंधन किया गया है। सप्लीमेन्टरी डिमांड्स में उसके लिए भी उपबंध किया गया है । गया जंक्शन इतना महत्वपूर्ण है कि वहां प्रति वर्ा लाखों विदेशी यात्री आते हैं। इसलिए हमें उसके विकास का बहुआयामी स्वरूप तय करना चाहिए और राजगीर से बोधगया को जोड़ना चाहिए । जिस तरह राजगीर-पटना से जुड़ गया है, उसी तरह से गया-बोधगया-राजगीर को जोड़ना चाहिए, ताकि जैन, बौध और विणुपद जो देश के दूसरे हिस्सों से लोग आते हैं और खास तौर पर पितृपक्ष के मेले के अवसर पर लाखों-लाख लोग वहां धार्मिक दृटिकोण से आते हैं, वे चाहते हैं कि इन महत्वपूर्ण जगहों को भी देखें। इसलिए गया का विकास करना, रेलवे के िवकास और पर्यटन की दृटि से काफी महत्वपूर्ण है । अतः मैं आपके माध्यम से सरकार से आग्रह करना चाहता हूं कि गया-बोधगया-राजगीर को सीधे तौर पर जोड़ने का प्रबंध किया जाना चाहिए । इन्हीं शब्दों के साथ सेफ्टी मैजर्स के लिए सरकार ने जो एक कठोर और बड़ा सार्थक कदम उठाया है, उसके लिए मैं सरकार को बधाई देते हुए अपना वक्तव्य समाप्त करता हूं ।

श्री प्रभुनाथ सिंह (महाराजगंज, बिहार) : सभापति महोदय, हमें भााण नहीं देना है, हम सिर्फ यह बताना चाहते हैं कि रेल मंत्री जी ने जिन योजनाओं को स्वीकृति दे दी है, उन पर ज्यादा पैसा आबंटित करें ताकि वे योजनाएं पूरी हो जाएं ।

हमारे यहाँ मिसरिख-महाराजगंज नई रेल लाइन बनाने की प्रक्रिया चल रही है, उसे पूरा करा दें। 23 तारीख को इन्होने मिसरिख जाना है जहां जनता होटल का शिलान्यास करना है। वह बोर्ड में आ गया है। आप बोर्ड से आदेश निकलवा दें कि वहां जल्दी होटल बन जाए। मिसरिख में एक यार्ड भी बनवा दें। पहले भी हमने इस बारे में पत्र लिखा है। मुझे भााण नहीं देना है, सिर्फ काम की बातें बताकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

श्री मान सिंह भौरा (भटिंडा) : सभापति जी, दासमुंशी जी ने कहा है कि रेलवे को प्राइवेट कर रहे हैं - इससे आप आर.एस.एस. के चंगुल में हीं फंसेंगे। आप ऐसा नहीं होने देंगे, इसका मुझे यकीन है। मैं कुछ चंद बातें ही आपके सामने रखूंगा।

MR. CHAIRMAN : I request the hon. Member to make his submissions on the Demands for Grants, and need not make comments on general terms.

श्री मान सिंह भौरा : सभापति जी, भटिंडा नॉर्दर्न रेलवेज़ का सबसे बड़ा जंक्शन है। वहां 6 लाइनें जुड़ी हुई हैं और उस पर सिर्फ दो कंप्यूटरीकृत रिजर्वेशन सेन्टर हैं जिन पर बहुत भीड़ रहती है। मैंने लिखकर निवेदन किया है कि वहां एक और रिजर्वेशन केन्द्र खोल दीजिए। एक ओवर ब्रिज भी वहां बन रहा है जिस पर 7 करोड़ रुपया लगना है। अभी आपने सिर्फ 10 लाख रुपया रखा है जबकि वहां के एक मंत्री हर रोज़ कहते रहते हैं कि हम पुल बनाएंगे और ब्रिज बनाएंगे। उसकी पोजीशन क्या है। स्टेट गवर्नमेंट ने कितना पैसा दिया है, यह बात आप बताएं। मैं चाहूँगा कि उस ब्रिज को जल्दी से जल्दी कंप्लीट किया जाए।

मेरे इलाके में मानसा डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर है जहां हमने अंडर ब्रिज की माँग की थी। आपने कहा कि वह नहीं बन सकता। मैं चाहता हूँ कि फिर उसे देखिये कि क्या वहाँ अंडर ब्रिज बन सकता है। एक डबल लाइन 2000 में राजपुरा से भटिंडा तक सैंक्शन हुई थी लेकिन वह अभी तक क्यों नहीं शुरू हुई - मंत्री जी बताएं। जाखल से भटिंडा तक डबल लाइन करने का मामला अभी बीच में ही पड़ा है। उसे भी नहीं पूरा किया गया। उसके संबंध में, मैंने कई बार लिखा है। अनेक संसद सदस्यों ने कई बार लिखा है कि कम से कम फिरोजपुर, भटिंडा और गंगानगर के लिए कोई शताब्दी ट्रेन चला दीजिए लेकिन आज तक उस पर कोई ध्यान नहीं दिया गया। हमारे यहां से सात-आठ मेम्बर्स ऑफ पार्लियामेंट आते हैं - यदि एक शताब्दी चला दें तो उन सबको फायदा होगा। इसलिए मैं चाहता हूँ कि मिनिस्टर साहब इन डिमांड्ज़ की तरफ भी ध्यान दें।

आपको पता है कि दमदमा साहब सिखों का बहुत बड़ा तीर्थ है, जहां गुरु गोविन्द सिंह जी ठहरे थे। वहां जाने के लिए, एक रोड बनाने हेतु मैंने निवेदन किया है। लुधियाना से दमदमा साहब को जाना हो तो बाइपास बनता है भटिंडा का। मैंने आपको लिखा कि वहां एक फाटक बनवा दीजिए। फाटक बनने के बाद 50 किलोमीटर का फर्क पड़ता है लोगों को जाने के लिए। मैडम ममता बनर्जी ने उसको परवानगी दे दी थी लेकिन आपने लिखा है कि यह फाटक नहीं बन सकता। मैं आपसे आग्रह करूँगा कि उस फाटक को बनाने की मंजूरी दे दीजिए क्योंकि भटिंडा से दमदमा साहब तक जाने के लिए 50 किलोमीटर का फर्क पड़ता है और लुधियाना की तरफ लोग आते हैं।

17.59 hrs. (Shri Basudeb Acharia in the Chair)

इसलिए मैं आपसे आग्रह करूँगा कि इन सब मांगों की तरफ ध्यान दें। इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपका धन्यवाद करता हूँ और उम्मीद करता हूँ कि आप इन पर ध्यान देंगे।

श्री रामपाल सिंह (डुमरियागंज) : सभापति जी, मैं रेलवे की अनुपूरक मांगों के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ।

इस बजट में सुरक्षा के लिए जो 17000 करोड़ रुपये दिये गए हैं, जो बहुत अच्छा कदम उठाया गया है। इससे रेलवे की सुरक्षा में ज्यादा बल मिलेगा।

18.00 hrs.

रेलवे का बजट, देश भर में जैसी रेलवे की मांग है, सबसे सस्ती सवारी रेल की है और हर आदमी अपने क्षेत्र में रेल की मांग करता है। उस मांग के हिसाब से रेल का बजट बहुत कम है, उसे बढ़ाया जाना चाहिए। मैं अपने क्षेत्र की मेन बात बताना चाहूंगा कि वह लूपलाइन मीटरगेज में परिवर्तित होने के लिए दस साल से लगा हुआ है। पहले हुआ था कि यूनीगेज सिस्टम होगा, एक ही गेज कर दिया जाएगा। फिर वह स्कीम बीच में ड्रॉप हो गई। उससे यह फायदा था कि एक ही तरह के इंजन,

गाड़ियां और डिब्बे बनते थे और वही जिस चाहे लाइन में इस्तेमाल हो जाते थे। अब एक तरफ मीटरगेज है, आगे ब्रॉडगेज है। वहां से हमारा क्षेत्र सिद्धार्थनगर जनपद, गोंडा लूपलाइन में स्थित है जिसके कारण लोग वहां से लखनऊ तक भी सीधे नहीं आ सकते। यह बहुत बड़ी विडंबना है। उस क्षेत्र का पूरा विकास रुका पड़ा है। इसलिए आमान परिवर्तन जो बहुत पहले से चल रहा है, 1997-98 बजट में प्लानिंग कमीशन से उसकी स्वीकृति भी आ गई है। जैसे प्रधान मंत्री जी ने पिछले चुनाव में लोक सभा के बलरामपुर में इस लाइन को शीघ्र शुरू कराने की बात कही थी, उसे शीघ्र शुरू करवाया जाए जिससे वहां से सीधे ट्रेन लखनऊ, दिल्ली हर जगह के लिए आने लगे और सामान जैसे कोयला, सीमेंट, खाद सीधे पहुंच जाए, उसे ट्रकों से न ले जाना पड़े। यह नेपाल सीमा से लगा हुआ है। नेपाल से सैंकड़ों बसें उधर से आती हैं। इस लाइन के आमान परिवर्तन से बुद्ध परिपथ में भी फायदा मिलेगा। बुद्ध यात्री जो दूसरे देशों से आते हैं, वे सीधे उस क्षेत्र में पहुंच सकेंगे।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

SHRI K.H. MUNIYAPPA : Mr. Chairman, Sir, at the outset I would like to say that no Railway Minister is present here to note down the points raised by the Members.

MR. CHAIRMAN : A Cabinet Minister is sitting here. You may continue.

SHRI K.H. MUNIYAPPA : Even the Parliamentary Affairs Minister is also not present....(*Interruptions*) It is very unfortunate, Sir.

SHRI PRIYA RANJAN DASMUNSI (RAIGANJ): Is this the way Government conducts itself?

SHRI K.H. MUNIYAPPA : No Railway Minister is sitting here. How can I speak? Who will take note of the points raised by me?

THE MINISTER OF LABOUR (SHRI SHARAD YADAV): I am sitting here, taking note of the points being raised.

SHRI K.H. MUNIYAPPA : In the Railways, the most important thing is the policy relating to safety. We, the Members of Parliament, irrespective of the Party, have to support the Supplementary Budget in respect of Railways.

Railway is the main lifeline of the country concerned. We all should support its development but the Government has to come up with proper Budget proposals. It is not possible to do the needful in one Plan. So, in regard to this, the Government should come up with at least two Plans. The pending gauge conversion, be it from broad gauge to narrow gauge or *vice versa* should be completed. The Government should take ten years for each gauge conversion. This is the most important thing and I urge upon the Government to complete this work in a specific time frame.

We have to give special thrust to the Railway Budget. I think the whole House will support me on this issue.

I would only bring some points to the notice of the Ministry of Railways. I think the senior Minister, Shri Sharad Yadav is noting down my points and he would take care of my problem.

Sir, the doubling work of Bangalore-Hasan-Mangalore project has to be completed. The remaining doubling work of the Bangalore-Jolarpet project needs to be completed. It comes in my Constituency. The survey work of Marikuppam-Vishanatham project is over. This project has to be completed. As has been mentioned by Shri Jaffer Sharief, the projects like Bijapur-Gadag project, Ring Railway project, etc. which are pending in Karnataka are to be taken up.

Another most important thing is that in some projects half of the work has been completed. One such project is Yelahanka-Bangarpet gauge conversion project which is a link between Madanapally and Tirupathi is pending. This gauge conversion job is to be done at a stretch of 150 kilometres. The Railways have completed more than 80 kilometres of work and have spent more than Rs.80 crore on this project. If you do not complete the remaining 70 kilometres route, the money which has already been spent on this project will be a waste. I have given a representation to Shri Nitish Kumar in this regard. If the Railways complete this project, it would prove to be a profit making route. It is a link between Tirupati and Kolkata also. It would also link Eastern side and the coastal area of the country. Last time also I had requested Shri Nitish Kumar to complete this project. This is a most important project. I have represented twice to the hon. Minister. I may also tell you that if you complete this project, more than 50 lakh people of three States, namely, Dharmapur District in Tamil Nadu, Kolar District in Karnataka, and Chittoor District in Andhra Pradesh, would benefit by this project. I hope that the hon. Minister will take care of this project.

Sir, the former Minister of Railway has made a mention about Hubli Workshop and other things. Therefore, I do not want to take much time of the House by repeating those things. I would only request the Minister to complete all the projects pending in Karnataka for the last five years.

MR. CHAIRMAN : Hon. Members, we will have to extend the time of the House.

SHRI PRIYA RANJAN DASMUNSI : Sir, we can extend the time till the reply of the Minister.

MR. CHAIRMAN: The House is extended up to 7 o'clock.

*SHRI P.D. ELANGOVAN (DHARMAPURI): Hon. Chairman Sir, I thank you very much for the opportunity you have given me to participate in this discussion on Supplementary Demands for Grants for the Ministry of Railways. I would like to put forth my views on behalf of Pattali Makkal Katchi while welcoming and supporting this motion.

I would like to bring to the notice of the Hon. Railway Minister the pending projects in Tamil Nadu for which funds have been earmarked but not released to take up and complete the projects.*

MR CHAIRMAN : One minute. Now, we have to extend the time of the House. Shall we extend it for an hour? So the House is extended up to 7.

*SHRI P.D. ELANGOVAN: I would like to congratulate the dynamic and able Shri Nitish Kumar for his efficient handling of Railways ensuring that it is a safe mode of journey to the public without effecting fare hike. Railways have provided a sense of security to the traveling public. Even at a time when Government of Tamil Nadu have slapped a steep increase of bus fare, Railways continue to be economical and safer a mode of travel in the service of the public. We appreciate the care taken by the Union Government. I would like to put on record that people are appreciative of the performance of Railways. At the same time I cannot but point out the non-completion of certain Railway projects for which funds have already been earmarked. I would request Hon. Union Minister for Railways to pay attention to these and ensure necessary action to complete these pending projects.

I would like to bring to the notice of the Hon. Minister the lukewarm response which is either nil or negligible from the officials and even the Railway Board to the representations we submit to them on behalf of the public whom we represent. The notes or petitions from people's representatives must be responded

---

*English translation of the speech originally delivered in Tamil.

to and I would like to draw the attention of the Hon. Minister to look into this. It calls for urgent action.

I have written to Hon. Railway Minister on several occasions regarding several problems that are to be attended to in my Dharmapuri Lok Sabha constituency. I am pained to point out that most of the prayers have not been heeded to and many of them lie unattended and incomplete.

The railway line between Dharmapuri and Morappur, the old one must be relaid as a broad gauge line after completing necessary survey in this regard within this year.

The railway lines that link the South and the West go through Bangarpet and Jolarpet. The trains between Salem and Bangalore now go *via* Bangarpet and Jolarpet. Even after the gauge conversion and laying of broad gauge lines between Salem and Bangalore, the trains between these destinations still take a circumlocuitous route covering an extra 150 kms consuming three hours more for the journey. I urge upon the Railway Ministry to look into this to save the time and money of the public. More trains in a changed route would greatly benefit both the Railways and the traveling public.

Salem is an important Railway Junction almost in the central locality of Tamil Nadu. But it comes under Palghat Railway Division now. Considering the importance of Salem town, the Railway Ministry may take away Salem from Palghat Division so that it could get uniform facelift and adequate rail link with other towns of Tamil Nadu. Since Salem is linked to almost all the major towns of Tamil Nadu, Railways may consider forming a new Railway Division with Salem as its headquarters.

Mettur is an important commercial and industrial town. Passenger rail traffic and goods train movement to Mettur have been withdrawn now. I urge upon the Railways to reintroduce rail service there.

I request the Railway Minister to attend to all the pending projects and to complete them during the current year itself. In order to greatly benefit all the people of my Dharmapuri constituency both from the industrial and commercial sector including the poor from various sections of the society, Railways may run one more passenger train between Salem and Bangalore *via* Morappur.

Extending of Morappur and Dharmapuri Railway Station platforms and constructing roof structure for the platforms may be taken up as they remain a long pending demand. The students, office goers, and the general public including the aged shall be greatly indebted to the Railways if their railway station platforms are covered with roof structure to protect them from rain. They would be greatly benefited if pedestrian over bridges are constructed on either end of the Dharmapuri Railway Station. These are the felt needs of the increased number of rail passengers and daily commuters.

When it comes to rail reservation quota for Dharmapuri District, it is available only in Morappur that too just two berths for a train. Considering the increase in population and the demand, Railways may kindly increase the number of berths enhancing the quota for Morappur. I have written many times to the Railways about these demands. I am also placing before the House some more of my written demands.

With this I conclude my speech extending my support to the motion moved by the Ministry of Railways for Supplementary Demands for Grants for the year 2001-02.*

* English translation of the speech orginally delivered in Tamil.

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY (CALCUTTA NORTH WEST): Mr. Chairman Sir, I rise to speak on the Demands for Excess Grants for the year 1998-99 and the Supplementary Demands for Grants for the year 2001-02 of the Ministry of Railways. Mainly, in the Demands for Excess Grants, the Minister has asked for an allocation of Rs.348.70 crore to be voted through Demand Nos. 5, 6, 8 and 13.

And Rs. 70.33 crore is the charged expenditure. These are under Grant Nos. 3, 4, 9, 11 and 16. So far as excess expenditure is concerned, I think Demand No. 13 provides for Provident Fund, Pension and Retirement Benefits and excess expenditure works out to 8.21 per cent of the final grant of Rs. 3842.71 crore. It was due to more payment arising out of the implementation of the recommendations of the Fifth Central Pay Commission and others which have been mentioned in Demand Nos. 5, 6 and 8 and as charged accounts under Nos. 3, 4, 9, 11 and 16 which we normally do not discuss in the Budget. I fully appreciate it and I support the announcement made by the hon. Railway Minister.

So far as the Supplementary Demands are concerned, it is very categorically said that the safety surcharge levied with effect from 1.12.2001 is expected to fetch Rs. 400 crore in the current year and will be appropriated entirely to the Special Railway Safety Fund. What we find is that Safety Fund is diverted on many occasions. We want a positive guarantee from the Minister that the Safety Fund will be properly utilised only for safety purposes and whatever amount would be allotted for safety will not be diverted at all. It is because there is a hue and cry of railway passengers that safety should be there in train journeys and we must find that this Fund should be properly utilised. This money should not be misappropriated.

Last year, when the Demands for Grants for Railways were placed on the floor of the House, it could not be discussed due to shortage of time and there was a restriction of some time limit that the discussion should be completed by 7 p.m. Hence many hon. Members' queries might have been left out. Now, I will certainly try my best to concentrate on the Demands for Grants on excess expenditure. I will make only one or two queries to the hon. Railway Minister as I would get an opportunity to get a reply from him.

Many proposals were announced in the last Budget but these were not discussed and finally, it was passed without a debate. I want an assurance from the Minister that the proposals which were positively announced on the floor of the House by the former Railway Minister, Kumari Mamata Banerjee, particularly for the State of West Bengal, will be implemented in due course of time. Balurghat-Eklakhi had been mentioned by Shri P.R. Dasmunsi. In addition to that, I want to mention about Digha-Tamluk line which is a very positive line. The fate of this line is very well known to the hon. Railway Minister. I would also mention about the completion of the metre gauge railway project upto Dharia from Tollyganj, the circular railway upto Majherhat and the BDR project which is a long-pending project of the people of West Bengal.

On several occasions, many Members have accused us that West Bengal has been provided with so many projects and proposals. The hon. Railway Minister is representing Bihar and belongs to the Eastern region. Even after Independence, the Eastern region has been the worst sufferer due to regional imbalance. So, more allotment should be made for new projects for this zone and it has to be looked after that all the announced projects should

be properly implemented in due course of time.

I want some more assurances from the hon. Minister because the news items confuse us that the projects announced, particularly for West Bengal, are not being funded properly and these projects are being affected badly. Mr. Chairman, Sir, you also belong to West Bengal and you may be interested to know about these projects. I do not want to believe these reports. But I want to hear an assurance from the Minister so that a message reaches the people of the State who are also eagerly waiting for an assurance from the Minister. One of our colleagues mentioned about Rs. 15 monthly concession pass. The Members of Parliament were authorised to issue certificates based on which Rs. 15 monthly pass was issued to the people living below poverty line. The recent circular has totally taken away that power of Members of Parliament. The Members of Parliament are not being allowed to issue certificates. The beneficiaries are being asked to take the certificates from, either the SDOs or BDOs or *Tehsildars.* Generally, Members of Parliament are not powerful enough to give any direct benefit to the common men of their constituencies. It was the only way by which people could have approached the Members of Parliament and got a certificate issued to get the monthly pass. But now-a-days these certificates are not permitted and they are being returned. I do not know whether the Minister is concerned about it and I do not know whether it was implemented with the consent of the Minister. If it is not, I hope, the Minister will certainly give necessary instructions to the authorities to accept the certificates issued by the Members of Parliament and on that basis issue Rs. 15 monthly pass to the people living below the poverty line.

I fully agree that safety and security measures are necessary at this crucial juncture. The hon. Minister used to say that he is in favour of a `zero defect' system in Railways as far as safety and security measures are concerned. On many occasions he expressed this desire that Railways' safety should be `zero defect' and that it should run in a proper manner.

My another query is regarding disinvestment. Different public sector undertakings are being disinvested. I would like to know whether public sector undertakings that come under Indian Railways are making good profits or whether they are also facing the threat of disinvestment. If that is so, where is the need for asking more Supplementary Demands for Grants? I am a Member of the Committee on Public Undertakings of Lok Sabha. Many well reputed public sector undertakings are slated for disinvestment and strategy partners are coming in. They are taking over very good and very well organised public sector undertakings. They are saying that there is constraint of funds. If any such threat is there so far as the public sector undertakings of the Railways are concerned, I suggest that the Minister could have asked for some more funds in Supplementary Demands for Grants and all the Members could have unequivocally supported it.

So, I want an assurance from the hon. Minister regarding the proposals relating to the State of West Bengal. I mentioned in the beginning that safety funds should be totally utilised for safety purposes only. On that I would like to have an assurance from the Minister.

SHRI K.P. SINGH DEO (DHENKANAL): Thank you, Mr. Chairman. You were my Chairman in the Standing Committee on Railways.

I welcome this Supplementary Demands for Grants as well as Demands for Excess Grants for 2001. Firstly, it gives us an opportunity to take the House into confidence as well as to bring to the notice of the hon. Minister some of our problems and difficulties. Secondly, this particular Supplementary Demands for Grants mentions that it requires Parliament's approval for carrying out certain works to be taken up on `out of turn' basis during 2001-2002.

This term "out-of-turn" had raised many a hackle in this House. It is not in respect of Railways but in respect of other things like gas, petrol-pump and all that. Now, the hon. Minister wants us to give it....(*Interruptions*)

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI NITISH KUMAR): This is not the same "out-of-turn" allotment as that of the "out-of-turn" allotment of gas, petrol pump etc....(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : It is a different type of "out-of-turn" allotment!

SHRI K.P. SINGH DEO : I know about that. That is why, I have clarified it. I must say that there are cases where it justifies "out-of-turn" allotment and everything should not be seen from a jaundiced eye.

The Supplementary Demands are welcome because Rs.400 crore is going towards the Safety Fund from the Railways' revenue. Another Rs.1000 crore is coming from the Ministry of Finance. It is a very welcome step. But I would like to echo the sentiment of my colleague Shri Sudhip Bandyopadhyay that there should not be any diversion of funds. I will come to it a little later. If that happens, then, it is a mockery of Parliament.

Sir, you are my Chairman in the Standing Committee on Railways. You had also raised the issue about half a decade back. When Parliament has been asked to sanction and approve proposals of the Railways, they should be implemented. The Railways has been termed as the harbinger of progress. It is a common man's mode of

transportation. It is eco-friendly. Permanent assets are created. Durable assets are created. So, Parliament has never denied the Demands of the Railways or Defence as far as their problems are concerned. It has happened before when Parliament gave sanction for two projects. I recollect that there was a project in Maharashtra. When a proposal comes to Parliament for approval, before that, it goes to the Extended Railway Board, the Planning Commission, the Cabinet, gets the approval of the Government and then it comes here. Then, we approve it. In the course of the Budget discussion and in various fora we get a chance to raise these issues. The informal Consultative Committee meeting is there. The hon. Minister presides over it. The Zonal Users' Consultative Committee is there where both of us are Members. The General manager presides over it. So, there are various fora in which we take up the issues. Suddenly, we are told that the projects approved by Parliament are under re-appraisal. It is so because of the tardy financing pattern. Even in respect of one of the most lucrative railway lines, the Angul-Dhubri-Sukhinda Road-Haridaspur-Paradeep line, 29.37 per cent was the internal rate of revenue generated in 1996. It should have been completed in three years' time. It would have given returns. But a sum of rupees two crore or five crore has been set apart from the Railway Budget by the Railway Board. A sum of Rs.20 crore was allocated from the BOLT (Build, Operate, Lease and Transfer). The BOLT has never taken off in India. This year only, in the main Railway Budget, we sanctioned rupees five crore. Out of that, rupees three crore has been diverted to the Konkan Railway from the same Angul-Dhubri-Sukhinda Road-Haridaspur-Paradeep project of the South-Eastern Railway. Therefore, I agree with Shri Bandyopadhyay that this sort of diversion is making a mockery of Parliament because Parliament approves it as a schematic grant. I do not think the hon. Minister is even aware of it because it could have been done at the level of the Railway Board. I do realise that this is the largest public sector undertaking in the world. Shri Jaffer Sharief was once the Railway Minister. It took five years for me to get sanction for Group 'C" and 'D' posts in respect of the Talcher-Sambalpur railway line. I had to come to you as the Chairman of the Committee on Petitions. In spite of the assurances given by Shri Jaffer Sharief, Shri K.C. Lenka, Kumari Mamata Banerjee, this is the position. Unless and until we get the same type of letter which was given for the Koraput-Rayagada line from the Railway Board, it cannot be done. The hon. Minister can say anything to his parliamentary colleague. We are not concerned about it. I leave it to the House to ponder over whether this is a mockery of Parliament or not.

In the last informal Consultative Committee meeting on 29th August, I had the privilege of raising a few issues like the East Coast Railway Zonal Headquarters to be immediately started, a specific date to be fixed and construction activities to be started immediately. This was the first out of the eight new Railway Zones by his distinguished predecessor, Shri Ram Vilas Paswan, to be started. But from there, the General Manager is being diverted; they are being downgraded. The doctors and medical superintendents are being shifted or diverted; signal equipment and the Head of Signals(Electricals) are being diverted − one to Secunderabad and the other to Kolkata. So, it has been downgraded. If one sees the laws of Economics, it would look like the diminishing returns. But, here, the Railways is great. The budget allocation to the East Coast Railway for 1996-97 − Rs.1.5 crore; 1997-98 − Rs.4.05 crore; 1998-99 − Rs.2.93 crore; 1999-2000 − Rs.0.60 crores; 2000-2001 − Rs.0.30 crore; and 2001-02 − Rs.0.05 crore plus additional Rs.0.05 crore. If the amount is allocated in this manner, then it would take, maybe 100 or 200 years before the East Coast Railway comes up. There would be cost overruns and time overruns. Then, the reappraisals would make a mockery of Parliament.

By talking about the Orissa Intellectual Forum, I do not want to waste the time of the House. These are some of the points brought to the notice of the hon. Minister. I would advise him that the same should be brought to the notice of the Railway Board for its consideration.

Same is the question with the Dhenkanal and Angul − there are two headquarters in my little constituency. They are growing rapidly because they are becoming an industrial areas like Rourkela or the Ruhr of Germany − where we have two or three projects of thermal power plants, namely, NTPC, NALCO, heavy water plants, synthetic plants, sugar mills, etc. But do we have to bring these things up in Parliament − foot-over-bridge, dormitories, retiring rooms, upper class waiting rooms, umbrella shed, supply of drinking water tap to Platform Nos.2 and 3, computerised reservation ticket counter, little more quota, etc.? These are not things to be discussed in Parliament. But unfortunately we have to bring it because we have been banging our heads regarding Angul and Dhenkanal.

The other day, I went to the Railway officer and showed him that common poor ladies with their little children were sharing waiting rooms with cattle, dogs and cats. Anyway, I hope that things would improve because I have great faith in Shri Nitish Kumar. Wherever he has gone, he has brought in a lot of fresh air, whether it was the portfolio of agriculture or commerce or railways. But with the derailing of Ministers happening in quick succession, I think that these projects must have derailed.

Dhenkanal-Angul are now connected to Delhi and to Kurla by a direct train. But Angul, being the Capital of the district and with a population of over a lakh, did not have a stop. I have to go and meet the Member (Traffic). Fortunately, he has agreed to include Angul. Now, we have a link to Delhi and to Kurla but we do not have a link to Howrah. Angul was the place whether D.L. Roy wrote. *Dhana Dhanye Pushpe Bharaâ€¦"* We have a lot of cultural linkages with Bengal and we do not have a direct train to Chennai and Bangalore. With the growth of the

Information Technology, I think, the hon. Minister would kindly consider this.

I would like to draw the attention of the hon. Minister to one more point − the All India Railway Accounts Staff Association.

They have been agitating for the restoration of parity in pay. In fact, they had higher responsibilities and higher qualifications. They were in parity with the CSS staff. But the Fifth Pay Commission has created an anomaly. They have been struggling for it. It is lying with the Group of Ministers and the Railway Board. I hope that something should be done there.

There was a techno-economic survey of Bargarh-Padampur-Pikemaal-Lakhna-Raipur. This would ease the congestion on the Jharsugoda-Raipur rail link. At the same time, it would provide a linkage to the mining areas of limestone, graphite, coal and bauxite.

My final point is that there are a number of social reformers like the Shankaracharya. Earlier, they were allowed to get concessional passes. But that has been removed. I want that it could be restored.

I thank you for giving me this opportunity.

श्री दिनेश चन्द्र यादव (सहरसा) : माननीय सभापति महोदय, मैं जिस क्षेत्र से आता हूं वह काफी पिछड़ा क्षेत्र है और वह उत्तर-बिहार में कोसी क्षेत्र के नाम से जाना जाता है। माननीय रेल मंत्री बिहार से आते हैं, उनको निश्चित रूप से यह चिन्ता है कि पिछड़े इलाकों में जल्द से जल्द रेल लाईन के विकास का कार्य हो। मैं इस बात को मानता हूं कि वे इस बारे में चिन्तित हैं, लेकिन उनकी चिन्ता से मेरी परेशानी दूर नहीं हो रही है। हमारे क्षेत्र में 1996 में मानसी से फारविसगंज आमान परिवर्तन के कार्य की स्वीकृति हुई थी और उस काम को दिसम्बर, 98 तक पूरा करना था। लेकिन उसके पहले चरण में मानसी से सहरसा 43 किलोमीटर में कार्य शुरू भी किया गया, मिट्टी का कार्य लगभग पूरा हो गया, कुछ काम बचा है लेकिन सबसे मुख्य समस्या उस रेल लाईन में जो तीन-चार पुल बनने हैं, उस काम की शुरुआत अब तक नहीं हुई है। माननीय मंत्री जी ने भी कई अवसर पर कहा था कि 2000 तक इस रेल लाईन के आमान परिवर्तन का काम कर देंगे, लेकिन जो उसमें बड़े-बड़े पुल बनने वाले हैं, उसका निर्माण कार्य शुरू नहीं किया गया। पुल संख्या 43-44-45-47 और 51 अभी बने नहीं हैं, बनने की बात दूर उनका कार्य भी शुरू नहीं किया गया है। इस पुल की निविदा चार बार निकाली गई लेकिन उसे फाइनल इसलिए नहीं किया गया क्योंकि विभाग के लोग कहते हैं कि निर्धारित दर से अधिक दर ठेकेदारों ने कोट की है।

मैं मंत्री जी के विचार में यह बात लाना चाहता हूं कि जिस पुल की निविदा की दर अधिक होती है उसे फाइनल नहीं किया जाता। क्या मंत्री जी इसका अध्ययन कराना चाहते हैं कि जो पुल 1997 में शुरू किए गए थे - पुल नम्बर 51, जिस पर नौ करोड़ रुपया खर्च होना था लेकिन उस पुल की लागत अब 15 करोड़ से अधिक हो गई? शेड्यूल रेट से अधिक दर ठेकेदारों को उस समय दी होती और उसे मान लिया जाता तो अत्यधिक राशि का भार जो अब पड़ने जा रहा है, उस राशि की बचत निश्चित रूप से हो जाती। उसी रेल खंड में पुल संख्या 43 है। मैं छोटा सा उदाहरण देना चाहता हूं, उसकी निविदा 1997 में फाइनल कर दी गई। जब-जब मैंने पत्र लिखा तो जवाब में आया कि काम शुरू कर दिया गया है। इसको जल्द पूरा कर लिया जाएगा। उसकी लागत उस समय मात्र दस लाख थी। हमें जानकारी मिली है कि वह लागत बढ़ कर 25 लाख हो गई है। क्या मंत्री जी ऐसे पदाधिकारियों के खिलाफ कोई कार्रवाई करना चाहेंगे, जो निविदा फाइनल हो गई वह कार्य उन्होंने शुरू करके पूरा क्यों नहीं करवाया? 43 किलोमीटर की दूरी हम साढ़े चार घंटे में पूरी करते हैं। उस रेल खंड पर जितने भी पुल हैं, छोटी रेल लाईन के गाडी चलने के लिये भी सभी आउटडेटेड हो गए।

सभापति महोदय, मैं आपसे कहना चाहता हूं कि पूरी दुनिया में ऐसा नहीं होगा, जैसा हिन्दुस्तान में उस रेल लाईन में है। 1987 के भूकम्प में, पुल संख्या 47 का पाया क्रेक हो गया लेकिन कलम्पू से बांधकर उस पर रेलगाड़ी चलाई जा रही है। कहा जाता है कि यह सुरक्षित है लेकिन उस रेल खंड पर जो .यात्री चलते हैं, उनका जीवन भगवान भरोसे चल रहा है। वहां कभी भी दुर्घटना हो सकती है। मुझे जानकारी मिली है कि जब इन पुलों के लिये चार बार निविदा हुई तो कहा गया कि यह कार्य इरकान को दिया गया है लेकिन जब-जब इस सवाल को उठाया गया और पत्र लिखा तो भी यही कहा जाता रहा कि इरकान शीघ्र कार्य पूरा करेगा लेकिन वह अभी तक कार्य शुरू ही नहीं हुआ है तो पूरा क्या होगा।

हमारा क्षेत्र बाढ़ प्रभावित रहता है और साल में 3-4 महीने ही वहां काम हो सकता है। हमारे धैर्य की सीमा खत्म हो रही है क्योंकि जिस योजना की स्वीकृति 1997 में हुई थी, आज 2002-03 आने वाला है, अभी पुल का काम शुरु ही नहीं हुआ है। इसी प्रकार पुल नं. 50 के बारे में कहा गया कि उसके बगल में फुटपाथ बनेगा क्योंकि बड़े बड़े पुल में फुटपाथ नहीं देने से यात्रियों को कठिनाई का सामना करना पड़ता है। कई बार मवेशी और राहगीर कट जाते हैं। इसलिये इन पुलों में फुटपाथ बनना जरूरी है।

सभापति महोदय, आपने घंटी बजा दी। मैं जनता दल (यू) की तरफ से बोलने वाला अकेला व्यक्ति हूं, मुझे कुछ ज्यादा टाइम दिया जाये।

सभापति महोदय, सहरसा से मधेपुरा आमान परिवर्तन 21 किलोमाटर स्वीकृत हुआ है। इसका कार्य शुरु किया जाना चाहिये। हमारे संसदीय क्षेत्र में सुपौल-मधेपुरा जिला मुख्यालय है। हमने मंत्री जी से आग्रह किया है और उन्होंने निर्देश भी दिया है कि इस स्टेशन पर आरक्षण कम्प्यूटर लगाया जाए। मैं चाहता हूं कि वह स्वयं चलकर इसका शुभारम्भ करवा दें। सहरसा इलाके का रेल सर्किट कोर्ट खगड़िया में चलता है जो 7 जिलों का क्षेत्र पड़ता है। मुझे जानकारी मिली है कि सहरसा में सर्किट कोर्ट के लिये हाई कोर्ट, पटना ने यह निर्णय किया है राज्य सरकार ने भी अधिसूचना जारी कर दी और वह सर्किट कोर्ट सहरसा में नहीं चल सका है।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से कहना चाहते हैं कि खगड़िया जिला मुख्यालय है, इसलिये राजधानी एक्सप्रेस का ठहराव वहां दिया जाये। खगड़िया से फारबिसगंज पूर्णिया कोर्ट और समस्तीपुर की तरफ रेल लाइन चलती है और वहां राजधानी एक्सप्रेस का ठहराव नहीं होने से उन क्षेत्रों के लोगों को कठिनाई होती है, इसलिये राजधानी एक्सप्रेस का ठहराव खगड़िया में होना चाहिये। हाटे वजारे एक गाड़ी कटिहार से सियालदाह तक चलती थी, जिसे बढ़ाकर बरौनी तक किया गया था लेकिन उसे बंद कर दिया गया है उसे फिर से बरौनी तक चलाया जाय। सहरसा कमिश्नरी मुख्यालय हो जाने से शहर की आबादी अत्यधिक हो गई है। हमने निवेदन किया है कि सहरसा से पुरवा कारू खिरहरी में हाल्ट होना चाहिये जो सहसा-पूर्णिया कोर्ट रेल खंड में पडता है, इसलिये कारू रिवरहर हाल्ट की स्थापना कराई जाये। सहरसा और चुकती ढाला पर आर.ओ.बी. के निर्माण की स्वीकृति हुई थी। उसका टैंडर भी हो गया है लेकिन एक साल हो जाने के बाबजूद, निर्माण कार्य शुरु नहीं हो रहा है। इसको शुरु कराया जाये। निर्मली से भपटियाही जो रेल लाइन चल रही थी और कोसी नदी में ध्वस्त हो गई, उसका सर्वेक्षण कार्य भी कराया गया। यह रेल लाइन 40 किलोंमीटर लम्बी है। इसका निर्माण कार्य शीघ्र पूरा किया जाना चाहिये। यह कोई नई रेल लाइन नहीं है, अंग्रेजों ने बनाई थी, उसी का पुनर्निर्माण कराया जाना चाहिये। राघोपुर स्टेशन हमारे संसदीय क्षेत्र में है, जहां से प्रतिमाह रेल विभाग को 13.5 लाख रुपये की आमदनी होती है। वहां रिटायरिंग रूम की आवश्यकता है। इसलिए वहां रेल विभाग रिटायरिंग रूम बनाये।

कोपड़िया से बिहारीगंज नई रेल लाइन का संर्वेक्षण कराया गया है उसकी स्वीकृति दी जाए और मानसी, फारबिसगंज, सहरसा - कटिहार रेल खंड पर जो खराब डिब्बे चलते हैं, उनके स्थान पर अच्छे डिब्बों की व्यवस्था कराई जाए । हाजीपुर जोनल ऑफिस को पुन: पूर्णरूपेण कार्यान्वित कराया जाए । महोदय, जी.एल. एक्सप्रैस का ठहराव कोपड़िया स्टेशन पर है, लेकिन वहां पार्सल बुकिंग की सुविधा नहीं है, वहां से मछली आदि बाहर भेजनी पड़ती है । इसलिए कोपड़िया स्टेशन पर जी.एल. एक्सप्रैस में पार्सल बुकिंग की सुविधा दिलाई जाए ।

सभापति महोदय, मैं अंत में कहना चाहता हूं कि सरायगढ़ स्टेशन पर सर्विस रोड पूर्ण रूप से क्षतिग्रस्त है, वहां सर्विस रोड बनाई जाए और थरभिटा स्टेशन के पूरब में रेल का क्षतिग्रस्त पुल हैं, उस पुल का पुनर्निर्माण कराने की व्यवस्था की जाए । मेरा माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन है कि वे उपरोक्त समस्त बिन्दुओं पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करने की कृपा करें । इसी के साथ मैं अपना वक्तव्य समाप्त करता हूं ।

SHRI G. GANGA REDDY (NIZAMABAD): Mr. Chairman, Sir, thank you very much for giving me the time to speak. I represent from North Telangana, which is a backward area. Since three years, we are requesting the Railway Ministry for the conversion of Mudhked−Nizamabad line. In the last three Budgets, only a sum of Rs.45 crore was provided and now we need Rs. 40 crore. I am thankful that the Railway Minister is also considering it. Even our Chief Minister, Shri Chandrababu Naidu has also requested for the allotment of Rs. 60 crore for this backward area.

My second point is about the long pending Peddabpalli−Karimnagar− Nizamabad railway line. It is pending since 60 years. Though the then Prime Minister started this project in 1992, so far about Rs. 55 crore were spent on Peddapalli−Karimnagar line. Only 35 kilometres have been completed and now, 142 kilometres are pending.

The Minister of State in the Ministry of Railways, Shri O. Rajagopal laid the foundation stone on 14.2.2001 for Karimnagar−Nizamabad, and assured us for giving the budget allocation. But surprisingly, in the last year, the Budget allocation was Rs. 20 crore and it was reduced to Rs. 10 crore. I do not know as to what had happened in the Railway Ministry. I had also written a letter in this regard.

Thirdly, a request was made by the State of Andhra Pradesh − the Chief Minister Shri Chandrababu Naidu also had written a letter − for doubling and electrifying the railway line from Falaknuma to Umdanagar. This project is very crucial. This metre gauge line may be converted into broad-gauge line.

Lastly, Adilabad to Mudhked conversion was lingering and earlier the proposal was kept under BOLT and now, BOLT system has been removed. I hope that in the Supplementary Budget some provision will be made for this, and also for a passenger train from Nagpur to Adilabad. Already, the broad-gauge line work has been completed. So, there is a need of this new passenger train.

Therefore, even now I pray and request you to provide more funds for gauge conversion completion of the first phase Mudhked−Nizamabad and Janakampet−Bodhan and also for Karimnagar−Nizamabad new broad-gauge line second phase.

श्री रवि प्रकाश वर्मा (खीरी) : सभापति महोदय, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया।

माननीय रेल मंत्री जी अनुपूरक बजट लाए हैं जिससे कि रेलवे की अनुपूरक माँगें पूरी की जा सकें लेकिन 400 करोड़ रुपये के इस अनुपूरक बजट में दिखाई पड़ रहा है कि नॉन प्लान एक्सपेन्डीचर ज्यादा है। मेरा कहना है और मैं पहले भी कह चुका हूँ कि जब सरकार आर्थिक सुधारों की ओर बढ़ रही है तो प्रशासनिक सुधार सुनिश्चित करते हुए, अधिकारियों की डायरैक्ट अकाउंटेबिलिटी सुनिश्चित करते हुए जो वर्क परफॉरमेन्स है, उस पर भी गौर करने का कट करें।

मैं पहले भी एक बार सदन में कह चुका हूँ कि पूरी व्यवस्था का भूमंडलीकरण हो रहा है। ऐसे में पश्चिमी यूरोप को सीधे दक्षिण पूर्व एशिया से जोड़ने के लिए रेलवे का एक कंप्रिहेन्सिव प्रोजेक्ट मंत्री जी को कंसीव करना चाहिए और मुझे लगता है कि इससे नयी संभावनाएं उत्पन्न होंगी। सेफ्ट के लिए एक फंड बनाया गया है। मैं इसमें एक बात जोड़ना चाहता हूँ कि सेफ्टी फंड में इस बात का भी ख्याल रकें कि अनमैन्ड क्रॉसिंग पर जो दुर्घटनाएं होती हैं, उस पर कोई कंपनसेशन नहीं दिया जाता। उनमें भी कंपनसेशन देने का प्रावधान आप रखें। अभी मेरे क्षेत्र में दो महीने पहले अनमैन्ड रेलवे क्रॉसंग पर एक एक्सीडेन्ट हुआ था जिसमें 25 लोग मर गए थे। उनमें किसी को भी कहीं से पैसा नहीं मिला। वे पूरे के पूरे परिवार बरबाद हो गए हैं। रेलवे की बड़ी जिम्मेदारी है कि उनकी मदद करे।

मेरे क्षेत्र में गेज कनवर्शन का मामला बरेली से लखनऊ के बीच में चल रहा है। मेरा संसदीय क्षेत्र नेपाल की तराई में स्थिति है और इस क्षेत्र में विकास की अपार संभावनाएं हैं और इस क्षेत्र को स्पेशल एक्सपोर्ट ज़ोन के तौर पर विकसित किया जा रहा है। अगर गेज परिवर्तन कराने की मेहरबानी करेंगे तो इस क्षेत्र में विकास के नए आयाम स्थापित हो सकेंगे।

शाहजहाँपुर से गोला होते हुए भारत-नेपाल की सीमा क्षेत्र तिगुनिया तक का एक प्रपोजल सर्वे किया हुआ था जिस पर कार्य करने की आवश्यकता है। अभी तक उस पर कोई भी कार्य प्रारंभ नहीं किया गया है। मंत्री जी से अनुरोध है कि इस कार्य को भी प्राथमिकता के स्तर पर लेने का प्रयास करें। मेरे संसदीय क्षेत्र लखीमपुर खीरी में नगर में एक फ्लाइ ओवर बनाने की जरूरत है क्योंकि रेलवे डायरेक्ट नगर के बीच में से गुज़रती है और दिन भर में सब मिलाकर चार-पाँच घंटे रास्ता बंद रहता है। आपसे अनुरोध है कि प्राथमिकता के स्तर पर इस फ्लाइ ओवर का काम पूरा करने की कृपा करें।

लखीमपुर में सदर का जो स्टेशन है वहां पर एक दूसरे प्लेटफॉर्म की सख्त जरूरत है दक्षिण दिशा में जिससे रास्ता बंद होने की स्थिति में लोगों को ट्रेन पकड़ने में सुविधा हो सके। एक ट्रेन की जरूरत है जो लखनऊ से बरेली के बीच में चले और सुबह चलकर दोपहर तक वहां पहुँच जाए। लखीमपुर खीरी जनपद में दुधवा नेशनल पार्क बड़ा महत्वपूर्ण डैस्टिनेशन बन गया है और उसके लिए पैकेज भी चलाया गया है। मैंने पहले भी कहा था कि वहां पर यात्री निवास बनाने की मेहरबानी करें।

मेरे संसदीय क्षेत्र में एक शारदा नदी है जिस पर रेलवे का एक पुल नबा है जो जर्जर हो चुका है। आज भी उस पर रेलवे ट्रैफिक भारी रूप से चलता है। मेरा अनुरोध है

कि शीघ्र ही उसके पुनर्निर्माण की व्यवस्था करा दें।

एक बहुत ही महत्वपूर्ण बात कहना चाहता हूँ कि एक तरफ आपके यहां खर्च बढ़ रहे हैं और संसाधनों का सदुपयोग पूरी तरह से सुनिश्चित नहीं हो पा रहा है और दूसरी तरफ जो वेन्डर्स हैं, उनके टर्नओवर पर आपने 12 प्रतिशत की ड्यूटी लगा दी है जो नया टैरिफ आप बना रहे हैं। टर्नओवर पर टैक्स एक तरह से सेल्स टैक्स होता है और एक ही कमोडिटी पर दो बार टैक्स नहीं लगाया जा सकता। आप इस पर विचार करें। माननीय हाई कोर्ट राजस्थान द्वारा इस पर जजमेंट दिया गया है। इसलिए जो आपकी पॉलिसी है कि गरीब और छोटे वेन्डर्स हैं, उनके टर्नओवर पर 12 प्रतिशत चार्ज लगा रहे हैं, शुल्क देने के लिए उनको बाध्य कर रहे हैं और पिछले तीन वर्षों से जो आपने प्लान किया है कि आप रियैलाइज़ करेंगे एरियर्स को, यह बहुत अन्यायपूर्ण कदम है। मुझे आशा है कि आप इस पर गौर करेंगे। जो केटरिंग कार्पोरेशन आपने बनाया है, मैं आपसे अनुरोध करना चाहता हूँ कि उसमें जो छोटे वेन्डर्स हैं, उनके इंटरस्ट को नैगलैक्ट न करें। तकरीबन 10000 छोटे वेन्डर्स इससे बरबाद हो जाएंगे। हम केवल एक बात कहना चाहते हैं कि जो रिसोर्सेज़ हैं रेलवे के, उसके प्रॉपर युटिलाइजेशन के लिए आप कोई कमीशन बनाकर कम से कम असैसमेंट करें। मैंने पता लगाया है कि वही प्रोजेक्ट आपके यहां 15 करोड़ रुपये के बने हैं और वही प्रोजेक्ट 4 करोड़ रुपये मे एकम्प्लिश हो गए हैं।

मुझे लगता है कि कहीं न कहीं गुंजाइश ऐसी है, आप इस बात को वर्कआउट करें कि संसाधनों का कहीं मिसयूज़ न हो।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया।

श्री हरिभाई चौधरी (बनासकांठा) : सभापति महोदय, मैं सबसे पहले आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे रेलवे की अनुदान की पूरक मांगों पर बोलने का अ वसर दिया। मैं दो-तीन प्वाइंट्स पर बात करूंगा। मेरा संसदीय क्षेत्र बनासकांठा जो गुजरात में है, उसका मुख्यालय महत्वपूर्ण है। पालनपुर से सामख्याली मीटरगेज से ब्राडगेज में परिवर्तन करने की बात पिछले तीन सालों से, हर बार बजट में उसकी बात होती है। उसमें महत्वपूर्ण बात यह है कि उसमें गुजरात सरकार पैसा देने वाली है, कांडला पोर्ट ट्रस्ट देने वाली है, रेलवे मंत्रालय 33 प्रतिशत देने वाली है, राज्य सरकार 16.5 प्रतिशत देने वाली है, कांडला पोर्ट ट्रस्ट 30 प्रतिशत देने वाली है, अदाड़ी एक्सपोर्ट 15 प्रतिशत देने वाली है और इफको 5.5 प्रतिशत देने वाली है। इतना हिस्सा दूसरे लोग देने वाले हैं लेकिन फिर भी अभी तक मंत्रालय से उसका काम चालू करने के लिए बहुत कम राशि दी गई है। उसका महत्व इसलिए है कि उससे न केवल गुजरात को फायदा है बल्कि रेलवे मंत्रालय को भी फायदा है - दो बंदरगाह कांडला और मुंद्रा - सीधे दिल्ली से ज्वाइंट होंगे। वह बहुत महत्वपूर्ण है कि कांडला से जो माल आएगा, वह उत्तर भारत में भी आएगा जिससे रेल मंत्रालय का काम भी चलेगा।

गुजरात में गेज परिवर्तन के लिए जो पन्द्रह रेलवे लाइनें दी हैं, उनमें से सात लाइनों का काम अभी तक चालू नहीं हुआ है। मेरा मंत्री महोदय से आग्रह है कि वह काम जल्दी से शुरू करवाएं। पालनपुर से औखा-देहरादून जो उत्तरांचल एक्सप्रैस रेल मंत्रालय ने अभी चलाई है, उसके लिए मैं उनको धन्यवाद देता हूं। औखा-देहरादून जो रेलगाड़ी चलती है, उसमें एक तरफ द्वारका आता है और दूसरी तरफ हरिद्वार आता है। गुजरात का हर आदमी एक बार द्वारका जाता है और एक बार हरिद्वार जाता है। उनके लिए जो गाड़ी चलाई है, उसके लिए मैं धन्यवाद देता हूं लेकिन वह पालनपुर में समय से पहले आती है, पन्द्रह मिनट पहले आती है। यदि उसका स्टाप दो मिनट के लिए भी दिया जाए तो केवल गुजरात की प्रजा ही नहीं, बगल वाले साबरकांठा का क्षेत्र, राजस्थान के लोग भी उधर से ही ट्रेन में जाते हैं, उनको भी लाभ होगा। मैं आग्रह करता हूं कि उसका स्टाप वहां देना चाहिए।

सोटा-उदयपुर और प्रतापनगर की रेलवे लाइन नैरोगेज थी जिसे पुलिया की वजह से बंद किया गया था। रेलवे ने पुलिया बना दी है लेकिन फिर भी वह रेलवे लाइन चालू नहीं की गई है। एक प्वाइंट रेलवे ओवरब्रिज का है। मैंने तीन करोड़ रुपये में से दो करोड़ रुपये दिए हैं लेकिन फिर भी रेलवे मंत्रालय काम चालू नहीं करती और कहती है कि पूरा पैसा भरो। तीन साल से हमारा पैसा यूज कर रहे हैं। मैं रेलवे मंत्रालय से आग्रह करता हूं कि उस काम को जल्दी करवाया जाए।

श्री हरीभाऊ शंकर महाले (मालेगांव) : सभापति महोदय, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया है। मैं रेलवे की पूरक मांगों पर अपने विचार रखूंगा। मंत्री महोदय की कठिनाई है लेकिन कठिनाई होते हुए भी यदि मन में कुछ करने की बात हो तो वह कठिनाई दूर हो जाती है। पिछले बजट में महाराट्र को कुछ नहीं दिया - न नई रेल, न एक गज की नई पटरी, कुछ नहीं दिया। यह ठीक नहीं है। रेलवे को 105 वर्ा हो गए हैं। उस वक्त रेल के यातायात कम थे, रेलवे के गेट कम थे लेकिन अब यातायात बढ़ गया है। इसलिए ज्यादा से ज्यादा रेल गेट देना जरूरी है। उदाहरण के तौर पर कहना चाहता हूं कि एक कुसमारी गांव है। वहां के लोगों की मांग है, 105 वर्ा से पहले वह रास्ता था, लोगों ने बहुत मांग की, झगड़ा किया लेकिन वह काम नहीं होता।

19.00 hrs.

मेरी प्रार्थना है कि वहां रेलवे गेट बनाना चाहिए। मनमाड एक राट्रीय शाला है। पिछले 105 वर्ा में वहां स्कूल बहुत बढ़ गया है। वहां नजदीक में ही रेलवे की जमीन है। उन्होंने इसकी मांग की है, उनकी यह मांग पूरी कर दी जाये। मनमाड 50 हजार की आबादी का बड़ा शहर है, मालेगांव तो महानगरपालिका बन गई है, धूले महानगरपालिका बन गई है, नरनाड़ा भी नगरपालिका है, लेकिन इतने बड़े-बड़े शहर होते हुए भी, रेलवे लाइन का सर्वे होते हुए भी अभी तक रेल मंत्रियों ने इस पर ि वचार नहीं किया है। मेरी प्रार्थना है कि आप पुणे नासिक रोड नई रेलवे लाइन बिछाने का प्रयास करें। नासिक में 2003 में कुम्भ का मेला होने वाला है, जैसे इलाहाबाद में यहां बड़ा मेला होता है, वहां भी ऐसा ही मेला होता है। वहां उरड़ा में रेलवे स्टेशन बनाने की मेरी मांग है। रेलवे स्टेशनों को भी सुधारने की जरूरत है।

मध्य रेलवे में 50 प्रतिशत डीजल इंजन हैं, इनको छोड़ देना जरूरी है और इलैक्ट्रिक इंजन चलाना जरूरी है। जहां-जहां अभी डीजल इंजन हैं, भारत में सब जगह वहां इलैक्ट्रिक इंजन लगाना चाहिए। रेलवे पुलिस की एक एजेंसी होनी चाहिए। कहीं कुछ और कहीं कुछ, ऐसा नहीं होना चाहिए और रेलवे की ही एजेंसी होनी चाहिए तो ठीक होगा।

रेलवे में क्लास टू अधिकारियों की डायरैक्ट भर्ती होती है, दूसरे लोगों का और उनका काम तो एक ही होता है, लेकिन उनकी तनख्वाह में बहुत फर्क होता है। डायरैक्ट भर्ती वालों को प्रमोशन जल्दी मिलता है, रेलवे के हित में यह पद्धति बन्द करना जरूरी है। यही मेरी प्रार्थना है।

MR. CHAIRMAN : सदन का समय एक्सटेंड करना है, पहले हमने इसे सात बजे तक किया था। The time of the House is extended till the reply of the Hon. Minister is over.

1903 बजे

श्री ब्रह्मानन्द मंडल (मुंगेर) : सभापति जी, मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे रेलवे की 1998-99 की अतिरिक्त अनुदान मांगों और 2001-2002 की पूरक अनुदान मांगों पर बोलने का अवसर दिया। इन मांगों का मैं समर्थन करता हूं।

मैं अपने क्षेत्र की कुछ समस्याओं को रखना चाहता हूं। ये समस्याएं लगातार 25-26 वर्षों से बनी हुई हैं। हमारे क्षेत्र में क्यूल और कजरा के बीच 13 किलोमीटर की सिंगल लाइन है, इकहरी लाइन है। जमालपुर से कजरा तक दोहरी लाइन है। मैं बार-बार इस सवाल को उठाता हूं। मेरी समझ में यह बात नहीं आती है कि रेलवे ने

ऐसा क्यों किया, जबकि हम लोग अच्छी तरह से जानते हैं कि अब सीतारामपुरा से मुगलसराय तक रेलवे लाइन का इलैक्ट्रिफिकेशन भी हो चुका है। वही लूपलाइन क्यूल तक आती है और 13 किलो मीटर तक की दूरी का दोहरीकरण नहीं हुआ है। सभापति जी, जब आप संसदीय स्थाई समिति के सभाति थे, आपने 1996-97 में रिपोर्ट दी थी कि साहबगंज से क्यूल तक विद्युतीकरण होना चाहिए, लेकिन अभी तक उसकी कोई चर्चा तक नहीं हुई।

सभापति महोदय : अभी तक नहीं हुई।

श्री ब्रह्मानन्द मंडल : पता नहीं रेलवे मंत्री जी ने या रेलवे अधिकारियों ने उसे देखा है या नहीं। मुझे याद है कि यह उस रिपोर्ट में सिफारिश थी कि इसका िवद्युतीकरण होना चाहिए। उस इलाके में भागलपुर और क्यूल खंड हैं, वहां की जनता की अर्से से मांग रही है कि श्रमजीवी एक्सप्रेस जो पटना से चलती है, मगध-बिक्रमशिला एक्सप्रेस जो पटना से चलती है, इन दोनों गाड़ियों को भागलपुर से चलाया जाना चाहिए। लेकिन वाँ पुरानी यह मांग भी अभी तक पूरी नहीं हुई है। हमारे यहां धरहड़ा में बिक्रमशिला एक्सप्रेस का ठहराव नहीं है। उसके लिए हमने मंत्री जी को कई बार पत्र लिखा, लेकिन अभी तक उसका वहां ठहराव नहीं हुआ है।

जमालपुर कारखाना एशिया का सबसे बड़ा कारखाना था। 1998-99 के बजट में मंत्री जी ने उसके पुनर्निर्माण के लिए 15 करोड़ रुपए का प्रावधान किया था। लेकिन उसके काम की गति काफी धीमी है। पैसा खर्च हो रहा है या नहीं, क्या हो रहा है, क्या नहीं हो रहा है, कुछ पता नहीं चलता। वहां पहले 20,000 मजदूर थे, जो अब आठ हजार ही रह गए हैं।

मैंने मांग की थी कि मुंगेर और जुमई जो जिला मुख्यालाय है, वहां सिटी काउंटर होना चाहिए, जिससे वहां के लोग देश के बड़े-बड़े शहरों का टिकट खरीद सकें। यह बहुत छोटा सा काम है, लेकिन आज तक नहीं हो सका। मुंगेर में गंगा के ऊपर पुल के बारे में, जैसा कि आप जानते हैं, 1997-98 के पूरक बजट में जिक्र आया था। नीतीश जी मंत्री बने तो इन्होंने 1998-99 में सर्वेक्षण की बात की था और शिलान्यास किया था। लेकिन उस पर काम की गति इतनी धीमी है कि अभ तक वह केबिनेट की आर्थिक समिति में भी नहीं जा पाया है। योजना आयोग से उसकी स्वीकृति लेनी थी, विस्तारित बोर्ड में भी ले जाना था। अगर सर्वेक्षण में ही तीन-चार बरस लग जाएं, तो यह पुल पता नहीं कब बनेगा। शायद 25-50 साल में बनेगा। अगर यही गति काम करने की रही तो विकास के काम जो निश्चित अवधि में होने चाहिए, वे नहीं हो पाएंगे तो ज्यों-ज्यों समय बढ़ता जाएगा, त्यों-त्यों लागत भी बढ़ती जाएगी। जब लागत बढ़ती है, तो उसका बहुत सारा हिस्सा भ्रटाचार में चला जाता है। इस कारण लागत बढ़ना भी भ्रटाचार का हिस्सा है।

मैं अंतिम बात रेल यात्रियों की सुविधा के बारे में कहना चाहता हूं। मंत्री जी इस पर बहुत ध्यान देते हैं। लेकिन मैं कहना चाहता हूं कि बिक्रमशिला और ब्रह्मपुत्र एक्सप्रेस के आप बैडरोल देख लें।

सभापति महोदय : जब आप चेयरमैन थे, तब क्यों नहीं किया ?

श्री ब्रह्मानन्द मंडल : मैंने तब बहुत रिपोर्ट दी थी, उसमें से कितनी लागू हुई, मैं नहीं कहना चाहता।

सभापति महोदय : अब आप समाप्त करें।

श्री ब्रह्मानन्द मंडल : लेकिन उसको आप देख लीजिए।

MR. CHAIRMAN : Nothing will go on record except the speech of Shri Varkala Radhakrishnan....*(Interruptions)**

* Not Recorded

MR. CHAIRMAN : Shri Radhakrishnan is the last speaker. After Shri Radhakrishnan, the hon. Minister will reply.

SHRI VARKALA RADHAKRISHNAN (CHIRAYINKIL): Thank you, Mr. Chairman, for giving me an opportunity to speak.

MR. CHAIRMAN: Please take only two minutes.

SHRI VARKALA RADHAKRISHNAN : I shall try to be as brief as possible.

Now, the excess grant that is being sought for is for meeting some expected expenditure and not for any unforeseen expenditure. In the normal course, it would have been easy for the Railway Board to expect this expenditure. Now, this excess expenditure was incurred on retirement benefits like pension, commuted pension, death-cum-retirement gratuity and provident fund payments. These are usual expenditure and this could have been brought at the time when the Railway Budget was presented. This is not an unforeseen expenditure. Therefore, there is no justification for an excess grant. That is one thing.

Now, what is the reality? The reality is that the railway workers are thrown out of employment. Privatisation has come to the ground level. The *mazdoor* workers working in the Railways are thrown out of employment. That is the reality. Almost all works are given on tender to private contractors throwing away all the employees who were working there for decades. This is the reality. The Railway Ministry wants an excess grant. For what? Is it not for throwing away the employees? The *mazdoor* workers of the Railways are thrown out of employment without giving anything. They have no other place to go. They were working with the Railways for a long time. Almost all important works are given on contract. This is the ground reality. So, we should make a change.

Secondly, they have hiked the railway ticket fares. For what purpose? It was hiked for providing funds for railway safety. Now, they are proposing that they must be diverted. It is not only against the Constitution, it is against the will of the people. We have given a solemn pledge to the people that the excess amount is being collected for providing security to the people. Without providing any security to the people, that amount is being diverted for some other purpose. So, there is no justification for this.

What is the difficulty now? The bogies are outdated.

MR. CHAIRMAN: Please conclude.

SHRI VARKALA RADHAKRISHNAN : I am concluding.

MR. CHAIRMAN: This is your last point.

SHRI VARKALA RADHAKRISHNAN : During the monsoon, it will be very difficult to travel in the railway bogies of the Southern Railway because all the rainwater will come inside the compartments.

My friend, Shri Rajagopal has taken a personal interest in Railways and I fully congratulate him. The reality is that most of the bridges are a century-old. We had one disaster at Kadalundi. I pray that there should not be any further Kadalundi type of disasters. There should not be any further railway disasters involving the lives of innocent passengers who have not committed any sin. The trains which carry these passengers are being taken over the century-old railway bridges. It has been certified that these railway bridges have to be replaced with immediate effect. I expect Shri Nitish Kumar, the Minister of Railways, will also help Shri Rajagopal in dealing with all these things.

MR. CHAIRMAN: Both the Ministers will join together to do this.

SHRI VARKALA RADHAKRISHNAN : They must join together at least in case of replacing the century-old railway bridges in Kerala.

MR. CHAIRMAN: They should be replaced not only in Kerala but also in the entire country. Why are you asking only for Kerala?

SHRI VARKALA RADHAKRISHNAN : They should be replaced throughout India.

Another factor is that the doubling process should be expedited. Konkan Railway is not a reality.

If it has to be made a reality then you have to complete the doubling process.

MR. CHAIRMAN: All right. Shri Radhakrishan, please take your seat now.

SHRI VARKALA RADHAKRISHNAN : Sir, the doubling of the railway track from Ernakulam *via* Kottayam should be completed immediately. â€¦ (व्यवधान)

सभापति महोदय : माननीय मंत्री जी अब जवाब देंगे।

श्री श्रीचन्द कृपलानी (चित्तौड़गढ़) : सभापति जी, मैं राजस्थान के बारे में दो शब्द कहना चाहता हूं। â€¦ (व्यवधान)

श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय (गिरिडीह) : सभापति महोदय, मैं कोडरमा के बारे में कहना चाहता हूं। â€¦ (व्यवधान)

सभापति महोदय : कोडरमा के बारे में तो हो गया है। आप बजट पर बोलिएगा। â€¦ (व्यवधान)

श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय : महोदय, पांच वर्ा हो गए हैं â€¦ (व्यवधान)

सभापति महोदय : आप मिनिस्टर महोदय को अपना कागज दे दीजिए। मंत्री जी आप गिरिडीह-कोडरमा के बारे में जवाब दे दीजिएगा। â€¦ (व्यवधान)

श्री श्रीचन्द कृपलानी : महोदय, मैं राजस्थान के बारे में कहना चाहता हूं। *(Interruptions)**
सभापति महोदय : आपकी बात रिकार्ड में नहीं जा रही है। बोलने से क्या होगा। â€¦ (व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Nothing, except what Shri Nitish Kumar is saying, would go on record. *(Interruptions)* *

* Not Recorded

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार) : सभापति महोदय, मैं सबसे पहले सभी माननीय सदस्यों को धन्यवाद देना चाहता हूं, जिन्होंने सप्लीमेंट्री डिमान्ड्स फार ग्रान्ट्स और डिमान्ड्स फार एक्सैस ग्रान्ट्स, दोनों पर, चर्चा में हिस्सा लिया।

महोदय, कुछ माननीय सदस्यों ने डिमान्ड्स फार एक्सैस ग्रान्ट्स, 1998-99 के बारे में कहा कि यह इतनी देर से क्यों आया है। सदन इस बात से अवगत है कि इसकी एक प्रक्रिया है। कम्पट्रोलर एंड आडिटर जनरल आफ इंडिया की पहले रिपोर्ट आती है, फिर पब्लिक एकाउन्ट्स कमेटी में चर्चा होती है और उनकी रिकमैंडेशन्स सदन में आती है। हाउस में रिकमैंडेशन्स आने के बाद एक्सैस ग्रान्ट्स के लिए सदन में आते हैं। इस संबंध में पीएसी की रिपोर्ट जुलाई, 2001 को यहां रखी गई थी और अगले सैशन में इसको रैग्युलराइज़ करने के लिए लाया गया है, ताकि इसको नियमित किया जा सके। कुछ सदस्यों ने यह भी कहा है कि पैसा ज्यादा खर्च क्यों हो गया? इस संबंध में आंकड़े सदन को बता दिए गए हैं, मुख्यतः अधिक खर्चा 348 करोड़ रुपए का हुआ है, जिसका मेज़र हिस्सा 315 करोड़ रुपए

के करीब है। पांचवें वेतन आयोग के चलते, पैंशन लायबिलिटी, डिमान्ड संख्या 13, प्रोविडेंट फन्ड और पैंशन तथा रिटायरमेंट बैनिफिट्स से संबंधित है। बाकी छोटी राशियां हैं - रिपेयर एंड मेन्टेनेंस ऑफ मोटिव पावर, रिपेयर एंड मेन्टेनेंस ऑफ कैरिज एंड वेगंस, ऑपरेटिंग एक्सपेंसेस फॉर रोलिंग स्टॉक एंड इक्विपमेंट - यह परिपाटी है। जब भी कभी एक्सेस किसी साल में खर्च हो जाता है तो प्रक्रिया पूरी करने के बाद उसे रेगुलराइज़ करने के लिए सरकार आती है। इसमें देरी नहीं हुई है। जो सप्लीमेंट्री ग्रांट्स फॉर डिमांड्स हम लोगों ने यहां रखी हैं, इसकी कुछ खासियत है। वैसे आम तौर पर सप्लीमेंट्री डिमांड्स आती हैं, हम लोग सदन से टोकन ग्रांट्स मांगते हैं, इस बीच में जो भी वर्क आउट ऑफ टर्न सैंक्शन किए जाते हैं, जो बहुत जरूरी होते हैं वैसे कार्यों के लिए टोकन अमाउंट ग्रांट ली जाती हैं और बाकी जो पैसा सदन ने पहले स्वीकृत किया होता है, उसी से री-एप्रोप्रिएशन के जरिए काम किया जाता है, लेकिन इस बार के सप्लीमेंट्री डिमांड्स में कुछ खास बातें हैं। पहली बार स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड का गठन किया गया और इसके जरिए जो भी रिन्यूवल है, जो बकाया है - जैसे रेल की पटरी है, पुराने या कमजोर पड़े डिस्ट्रेस्ड ब्रिजेज़ हैं, सिगनल गियर्स का रिप्लेसमेंट है, पुराने डिब्बे, वैगंस, पुराने लोकोमोटिव्स हैं, उनकी रिप्लेसमेंट और इसके अलावा सेफ्टी को और बेहतर बनाने के लिए कुछ आइटम्स हैं - सरकार ने फैसला किया कि इन सब चीजों के लिए एक स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड बनाया जाए।

19.22 hrs. (Mr. Speaker in the Chair)

आपको मालूम होगा कि जस्टिस एच.आर. खन्ना की अध्यक्षता में रेलवे सेफ्टी रिव्यू कमेटी बनी थी, जिन्होंने अपनी रिपोर्ट दे दी थी। उसमें उन्होंने यह कहा था कि रेलवे में जो रिन्यूवल समय पर होना चाहिए, वह नहीं हो रहा। उन्होंने एक अप्रैल, 1999 के हिसाब से आंकड़े अपनी रिपोर्ट में दिए थे कि 15 हजार करोड़ रुपए की जरूरत रिन्यूवल के काम के लिए पड़ेगी। हम लोगों ने जब एक साल के बाद आंकड़े लिए और हर तरह से विचार किया तो यह महसूस किया कि अभी इसके लिए 17 हजार करोड़ रुपए की जरूरत होगी। हमने इस मामले को वित्त मंत्री जी के साथ उठाया। माननीय प्रधान मंत्री जी ने वक्त दिया और एक उच्चस्तरीय बैठक हुई। इसमें जब सारी स्थिति रखी गई तो प्रधान मंत्री जी ने कहा कि इसे जरूर किया जाना चाहिए और सिद्धांत रूप से जुलाई के प्रथम सप्ताह में सहमति हो गई। उसके बाद यह मसला था कि पैसा कहां से आए। उसमें कई बातें हुई थीं। अंततोगत्वा दो बातें तय हुईं कि 17 हजार करोड़ रुपए का रेलवे सेफ्टी फंड बने। इसमें रेलवे को भी अपनी तरफ से कुछ पैसा देना चाहिए और भारत सरकार भी पैसा लगाए। सारे विचार-विमर्श के बाद 17 हजार करोड़ रुपए में से मोटे तौर पर तय हुआ कि पांच हजार करोड़ रुपए रेलवे की तरफ से आएगा। उसके लिए यात्रियों पर सेफ्टी सरचार्ज लगाया जाएगा और 12 हजार करोड़ रुपए गवर्नमेंट ऑफ इंडिया देगी। इन दोनों को मिला कर छ: साल के अंदर जो भी रिन्यूवल ओवरड्यू है, उसे समाप्त कर देंगे, जिसका हमने उल्लेख किया है - चाहे रेल की पटरी, डिस्ट्रेस्ड ब्रिजेज़, सिगनल गियर्स, रोलिंग स्टॉक या सेफ्टी इनहेंसमेंट आइटम्स हों, इन सब को मिलाकर ऐसा तय हुआ। इस साल के जो छ: महीने बचे थे, उसमें यह तय हुआ था कि एक अक्तूबर से सेफ्टी सरचार्ज लागू होगा। यह अंदाजा है कि इस छ: महीने में 400 करोड़ रुपए सेफ्टी सरचार्ज के माध्यम से रेलवे के पास आएंगे और एक हजार करोड़ रुपए इस बार वित्त मंत्रालय की तरफ से हमें अतिरिक्त मिलेगा, कुल मिला कर 1,400 करोड़ रुपए का व्यय स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड के जरिए किया जाएगा। इसके लिए शुरू में ही कहा था कि यह पैसा उन्हीं कामों में खर्च किया जाएगा, जिसके बारे में ये फंड क्रियेट किया गया था। यह पैसा कहीं डायवर्ट किया ही नहीं जा सकता। इसके बारे में केबिनेट ने निर्णय किया और उसी के हिसाब से आप देखेंगे। हमने कहा था कि एक ग्रीन बुक बनाएंगे। आप गौर करेंगे कि इस बजट की सप्लीमेंट्री डिमांड्स के साथ आपको एक पुस्तिका मिली होगी, उसमें इन सब चीजों का उल्लेख है। सेफ्टी से संबंधित जो आइटम्स हैं, उन्ही का उसमें जिक्र किया गया और चूंकि इस साल उसमें से 1,400 करोड़ रुपए का उपबंध है, इसलिए उतना काम हम लोग करेंगे। यह स्पेशल रेलवे फंड के लिए है।â€¦ (व्यवधान)

SHRI BASU DEB ACHARIA (BANKURA): Mr. Minister, is it not true that the Railway Board has recently issued a Circular to curtail the expenditure by 20 per cent in all activities including the safety works? If it is done, then the safety activities also will get hampered. The blanket order of 20 per cent curtailment has been issued by the Railway Board to all the Zonal Railways.

श्री नीतीश कुमार : मैं इसी सवाल पर आ रहा था। जो इस साल का रेलवे बजट है उसमें आप देखेंगे तो हमारे ऊपर कोंकण रेलवे की लाइबिलिटी है। कोंकण रेलवे में रेल मंत्रालय और कुछ राज्य सरकारों ने इक्विटी दी थी और बाजार से ऋण लेकर कोंकण रेलवे का काम किया गया था और रेलवे ने उसकी गारंटी दी थी। उसके चलते उनके लिए रिडम्पशन या इंट्रैस्ट लाइबिलिटी ड्यू है, जिसको समय पर चुकता करना है। वह चुकाने के लिए रेलवे को उन्हें लौंग-टर्म या शोर्ट-टर्म लोन देना है। इस साल के बजट में कोंकण रेलवे के लिए 230 करोड़ रुपये की व्यवस्था की गयी थी कि रेलवे इनको लौंग-टर्म लोन देगा। लेकिन इस साल उनकी जरुरत ज्यादा है। इस साल उनकी जरुरत 744 करोड़ रुपये की है, तो यह बीच का बाकी हिस्सा 514 करोड़ रुपया जो है वह हमारी वचनबद्धता है और जो हमें देना ही है क्योंकि उसके लिए आपने गारंटी दे रखी है। जो 514 करोड़ रुपया अतिरिक्त चाहिए, उस बारे में आपकी बात सही है कि प्रतिशत में फर्क हो सकता है। कोंकण के लिए 230 करोड़ रुपये अतिरिक्त और दिये गये तथा और कुछ रुपये भी दिये जाने हैं। इस साल के वित्तीय वर्ा में 514 करोड़ अतिरिक्त रुपये कोंकण रेलवे को देने पड़ेंगे। इस हिसाब से यह प्लॉन है। उसमें उसका प्रभाव पड़ेगा और प्रभाव पड़ा भी है और कई जगहों पर आपने देखा होगा, उसके चलते हर रेलवे में और हर प्रौजेक्ट में यह मान करके कि इतना रुपया चाहिए, उसमें कटौती की गयी है। लेकिन जहां तक आपने सैफ्टी की बात कही है, सैफ्टी का उससे कोई संबंध नहीं है।

SHRI BASU DEB ACHARIA : What about the signalling?...(*Interruptions*)

SHRI NITISH KUMAR: Let me explain.

SHRI BASU DEB ACHARIA : I am asking about signalling. Curtailment has been ordered....(*Interruptions*)

SHRI NITISH KUMAR: Please allow me to speak. I will explain every thing. तो जो भी हमारा प्लॉन आइटम है उसमें उसका प्रभाव पड़ा है, लेकिन जो रेलवे सैफ्टी फंड है उससे उसका कोई संबंध नहीं है। यह पहले से ही सैफ्टी फंड है। जो पैट्रोल और डीजल पर सेस लगता है उसका एक हिस्सा रेलवे को मिलता है सैफ्टी वर्क के लिए। मेन लैवल क्रॉसिंग को मैन करते हैं या जो बिजी लैवल क्रॉसिंग है उनके ऊपर रोड ओवर-ब्रिज या रोड अंडर-ब्रिज बनाते हैं उसमें सैफ्टी पर इसका कोई प्रभाव नहीं है। लेकिन बाकी जो हमारी योजना के खर्चे हैं उन पर प्रभाव पड़ता है। कोंकण रेलवे की लाइबिलिटी को चुकाने के लिए उसका प्रभाव उतना भर पड़ा है। इसके अलावा इस साल का जो बजट था उसमें लक्ष्य निर्धारित किया गया था कि बोल्ट से पैसा आयेगा, लेकिन बोल्ट से कोई पैसा नहीं आ रहा है। हमारे पास पहले से ही जो बोल्ट की स्कीम थी वह चल नहीं पा रही है। जैसे आगरा-बांदीकूई की बात हुई तो हमने पहले ही उसे बोल्ट से निकाला था। महाराट्र और आंध्र प्रदेश के हमारे साथी मुतखेड़ लाइन की चर्चा करते हैं। उसमें बोल्ट के माध्यम से जो स्कीम होनी थी वह नहीं हुई। एक ही स्कीम चल रही थी और अंत में रेलवे ने फैसला किया है कि बोल्ट के माध्यम से काम नहीं हो रहा है। हम उसकी जांच-पड़ताल कर रहे हैं कि बोल्ट से निकालकर अपने रिसोर्सेज से करें। बोल्ट में जो कोई भी फाइनेंस करने वाला है उसको ऐसा लगता है कि उसका कोई प्रोटैक्शन नहीं है और उसमें कई कठिनाइयां हैं। डीओटी की अब अनुमति मिली है तो जो बोल्ट के नाम पर पैसा था चाहे रोलिंग स्टॉक के प्रोग्राम में था उसमें भी कोई बोल्ट में नहीं आया और अलग-अलग प्रोजैक्ट में भी आपने देखा होगा कि बोल्ट के मद में कुछ पैसे दर्शाए गये हैं। इसलिए बोल्ट में जो पैसा दिखाया गया है और जब वह पैसा नहीं आयेगा तो उसका प्रभाव पड़ेगा ही। कोंकण रेलवे के लिए हमारी अधिक देनदारी है।

जो बजट में प्रावधान है, सबसे अधिक रदेनदारियां हमारे ऊपर हैं। दूसरा, बोल्ट को जो दर्शाया गया था उस प्रकार के किसी बोल्ट से किसी धन का नहीं आना ये दो ऐसे फैक्टर्स हैं जिस के चलते उस पर प्रभाव पड़ता है लेकिन मैं प्रधान मंत्री जी और वित्त मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि हमने जब इस सवाल को उठाया

कि इससे हमारे प्लान पर बुरा असर पड़ेगा तब प्रधान मंत्री जी ने इकोनॉमिक मिनिस्ट्री की मीटिंग की। उसमें तय हुआ कि लास्ट माइल प्रोजैक्ट यानी जो जल्दी पूरे हो सकते हैं उन्हें जल्दी पूरा किया जाए। इसके लिए हम लोगों को पैसा मिला है। उसमें बोल्ट के चलते जो प्रभाव पड़ रहा था चाहे डबलिंग का हो या गेज कनवर्जन का हो, नई लाइन का हो, मोटे तौर पर कुल मिला कर कुछ उस तरह से ऑफ सैट करने की कोशिश की गई। जो अब 898 करोड़ रुपया मिल रहा है इसके लिए अलग से एडिशनल बजटरी सपोर्ट मिल रहा है। इस बार के बजट में 1400 करोड़ रुपए स्पैशल रेलवे सेफ्टी फंड के लिए दिए गए। एडिशनल सपोर्ट 198 करोड़ रुपए का मिल रहा है। â€¦ (व्यवधान) 898 का जोड लीजिए। आप जानते हैं कि लगभग 3400-3500 करोड़ रुपए का बजटरी सपोर्ट पहले से है लेकिन एक हजार करोड़ रुपए के ऊपर कोई डिविडैंड लायबिल्टी नहीं है। स्पैशल रेलवे सेफ्टी फंड के लिए सरकार जो पैसा दे रही है, उसमें कोई डिविडैंड लायबिल्टी नहीं है लेकिन जो एडिशनल बजटरी सपोर्ट 898 करोड़ रुपए है यह प्रोजैक्ट्स के लिए मिल रहा है। इसके लिए हमें कहा गया था कि वे प्रोजैक्ट्स आइडैंटिफाई करके सबमिट किए जाएं। हमें उसके आधार पर यह पैसा मिला।

SHRI C.K. JAFFER SHARIEF : Commercial exploitation of railway line, इस पर विचार कीजिए। That is one area where you can get money. Railway line is encroached often. It is a good asset where one can get money. फाइनेन्स मिनिस्ट्री ने इधर-उधर से पैसा मांगा जिस का लोगों के ऊपर बोझ पड़ा। Commercial exploitation of railway line is one of the areas where you can get more money.

श्री नीतीश कुमारः ´ह किया जा रहा है। सप्लीमैंटरी डिमांड्स फॉर ग्रांट्स में दो नई चीजें हैं। यह एडिशनल सपोर्ट उसके चलते मिला। दूसरा स्पैशल रेलवे सेफ्टी फंड है। इसके अलावा कुछ और आइटम्स हैं।

के.पी. सिंहदेव जी ने आउट ऑफ टर्न के बारे में कहा, इसकी इजाजत है। ऐसा हर साल होता है जैसे कोंकड रेलवे को दिया। उसे आज सैंक्शन कर रहे हैं। यह आउट ऑफ टर्न है। चूंकि रिडक्शन के समय इंटरस्ट लायबिल्टी का समय टाइम बाउंड है, वह आपको देना ही है, आपने गारंटी दी है, आपने कम्फर्ट लैटर दिया है इसलिए ये सारी चीजें आउट ऑफ टर्न हैं जो छोटी-मोटी आइटम्स हैं। इस बीच में एक नई लाइन को मंजूरी मिली है जो कोडरमा और तिलैय्या के बीच है। वह कोल मूवमैंट के लिए रूट है। पावर मिनिस्ट्री ने लिखा था कि इसे तत्काल लाइन चाहिए। उसके हिसाब से उनकी सिफारिशों में इसका प्रावधान किया गया। उस रेल लाइन को मंजूरी मिली है। उसमें टोकन ग्रांट का इंतजाम किया गया है। कई ऐसी चीजें हैं जिन का हमने इसमें उल्लेख किया है और वह उसके लिए यहां आया है।

कुछ बातें और यहां कही गईं। जैसे कई सदस्यों ने प्राइवेटाइजेशन और डिसइनवैस्टमैंट की बात की और उस पर चिंता जाहिर की। जहां तक प्राइवेटाइजेशन की बात है निजी क्षेत्रों की भागीदारी रेलवे में हमेशा से रही है। किसी न किसी क्षेत्र में निजी क्षेत्र की भागीदारी रही है। कैटरिंग में रही है, दूसरी चीजों में रही है। आज रोलिंग स्टॉक का प्रोग्राम है। हम वैगन प्रक्योर करते हैं। वह प्राइवेट सैक्टर में है। कई क्षेत्र जिस में प्राइवेट सैक्टर का पार्टिसिपेशन पहले से है उसके बाद हमारी कोशिश थी कि प्रोजैक्ट्स में प्राइवेट सैक्टर पार्टिसिपेट करे। इसके लिए बोल्ट की स्कीम जाफर शरीफ जी के समय शुरु हुई थी। भले ही उसमें लोग आ नहीं पाए। अंततोगत्वा उसका सुधार करके बीओटी की बात हुई है। देखना है कि उसके लिए जो मांगा गया है, वह पूरा होता है या नहीं? एक्सप्रैशन ऑफ इंटरस्ट के लिए उसका क्या रिस्पौंस आता है, देखना बाकी है लेकिन हमारी तरफ से प्रयास है कि इसमें प्राइवेट सैक्टर पार्टिसिपेट करे। कुछ जगहों में प्राइवेट सैक्टर का पार्टिसिपेशन हो रहा है। खास तौर पर पोर्ट का जैसे अडानी पोर्ट और पीपावां पोर्ट का हुआ। उसमें इन लोगों का पार्टिसिपेशन हो रहा है। कई राज्य सरकारों ने इच्छा भी प्रकट की है कि रेलवे प्रोजैक्ट्स में ऐसे पार्टिसिपेशन हो। उनके साथ बातचीत चल रही है। प्राइवेट सैक्टर पार्टिसिपेशन रेलवे में पहले से है लेकिन रेलवे एज सच को प्राइवेटाइजेशन का न मूव है और न मेरी समझ से यह सम्भव है।

जहां तक डिसइनवैस्टमेंट की बात है, रेल विभाग के पास वास्ट नैटवर्क है। इसके पहले भी अगर माननीय सदस्यों ने राकेश मोहन कमेटी की सिफारिशें देखी हों तो उन सिफारिशों पर हम लोगों ने खुले मन से चर्चा की है। रेलवे ने एक इंटरनल कमेटी बनायी है। उन सब बातों पर विचार करने के बाद उस बारे में उचित निर्णय होगा लेकिन फिलहाल हम लोगों के बीच में ऐसी कोई प्रक्रिया नहीं चल रही है कि कोई मेजर डिसइनवैस्टमेंट कॉनकोर में पहले हुआ हो। कुछ शेयर कॉनकोर में किया गया था। ऐसे में रेलवे के पास कोई बात सोचने या ध्यान देने लायक प्रस्ताव फिलहाल नहीं है। इसके बारे में डिसइनवैस्टमेंट मिनिस्ट्री की तरफ से प्रयत्न चलता रहता है और रेलवे की बातो के बारे में रेलवे द्वारा उनका जवाब दिया गया है।

अध्यक्ष महोदय, जहां तक माडर्नाइजेशन आफ टैक्नौलौजी अपग्रेड करने की बात है, आप जानते हैं कि फ्रेट आपरेशन सिस्टम, इनफौर्मेशन सिस्टम अपने देश में एक समय से लागू किया जा रहा था। मुझे सदन को बताते हुये खुशी हो रही है कि उसका पहला फेज़ जून, 2001 में पूरा हो गया है। फ्रेट मैनेजमेंट सिस्टम का दूसरा फेज़ टर्मिनल मैनेजमेंट सिस्टम मार्च, 2003 तक पूरा करने का लक्ष्य है। इसके बाद ट्रेस कर सकते हैं कि कोई वैगन कहां है। इसके चलते हमारा कस्टमर फ्रेंडली होगा और हमारे आपरेशन में सुविधा होगी। इस बीच में यह प्रयत्न किया जाता है कि जब लाइन कैपेसिटी की बात होती है, उसके लिये फ्रेट ट्रेन को रोक कर पैसेंजर ट्रेन, मेल-एक्सप्रेस ट्रेन को प्राथमिकता मिलती है। नतीजा यह होता है कि फ्रेट ट्रेन्स अपनी डैस्टिनेशन तक पहुंचने में ज्यादा समय लेती हैं। हाल ही में यह समय घट गया है लेकिन प्रयत्न है कि देश में मालगाड़ियां चलाई जायें। इसके लिये सफल परीक्षण हुआ है और अब देश मे मालगाड़ी 120 कि.मी. की स्पीड से चलाई जायेंगी। इससे लाइन कैपेसिटी की समस्या खत्म हो जायेगी तथा प्रायरिटी देने की जरूरत नहीं पड़ेगी। अगर देखा जाये तो एक्सप्रैस ट्रेन 75 कि.मी. की गति से चल पा रही है। अगर हम 100 कि.मी. प्रति घंटा की गति से ट्रेन चलाना शुरु कर दें तो उस हालत में प्रथम फेज़ में प्राथमिकता देने की जरूरत नहीं पड़ेगी। इसका नतीजा यह होगा कि हम फ्रेट ट्रेन्स का ज्यादा से ज्यादा तेजी से मूवमेंट कर सकते हैं। दूसरी तरफ हम ज्यादा से ज्यादा मेल-एक्सप्रेस ट्रेन्स चला सकते हैं।

अध्यक्ष महोदय, यहां माफिया की बात की गई। यह बात सही है और मैंने एक प्रश्न के उत्तर में दूसरे सदन में कहा था कि स्क्रैप डिस्पोज़ल में काफी लीकेज हैं। हमने इसके लिये एक फैसला लिया है और विजिलेंस ने कुछ लोगों को पकड़ा भी है। यह मालूम हुआ है कि वे-ब्रिजेज़ के बाहर या डिपो से जब उठान होता है, तो वे उसे बाहर रखे जाते हैं या उन्हें फिर उसी नाम से उसका टोल होता है, वेमेंट होता है। यह फैसला लिया गया है कि लगभग 50 डिपुओं से जहां से स्क्रैप उठाया जाता है, सब में इलैक्ट्रिकल ब्रिज लगाया जाये। इसके अलावा हमारा रूल है कि जो ट्रैक मैटीरियल है, जब उसे रिप्लेस करते हैं तो एक किनारे से उसे हटा देते हैं और बाद में स्टैकिंग होती है। इसका अपना एक अकाउंटल सिस्टम है, लेकिन निर्णय लिया गया है कि डिवीज़नल स्तर पर सैंट्रेलाइज्ड कम्प्यूटराइज्ड अकाउंटल सिस्टम होगा। हमने एक कमेटी भी इस उद्देश्य के लिये बनाई है जिसमें हमारे सिक्यूरिटी के लोग हैं। आर.पी.एफ. इंजीनियर्स और अन्य सोर्स के लोग उसमें हैं ताकि वे पता लगा सकें कि इस सिस्टम को कैसे दुरुस्त किया जा सकता है। यह काम चल रहा है लेकिन यह बात भी सही है कि माफिया आपरेशन भी अपनी जगह पर है।

माननीय सदस्यो ने माफिया टैंडर के बारे में कहा। इस बात से इनकार नहीं किया जा सकता। हम सब लोग इस धरातल पर जीते हैं। हम लोगों को सूचना मिलती रहती है और ऐसा घटनाओं की जानकारी हो जाती है। समाचार-पत्रों में खबरें छपती रहती हैं। हम लोगों को सार्वजिनक जीवन में होने के कारण हर किसी की जानकारी मिलती है। सवाल यह पैदा होता है कि इसे कैसे दूर किया जाये। माननीय सदस्यों ने एक सुझाव दिया है कि राज्य सरकार से बात करके अगर रेलवे के टैंडर के लिये उनकी पुलिस या उनका एडमिनिस्ट्रेशन हैड क्वार्टर से उस टैंडर को टालने के लिये कोई सिस्टम बनाये और वह प्रापर सिक्यूरिटी दे या राज्य सरकार अपनी तरफ से पूरा मन बना ले तो माफिया आपरेट नहीं कर सकता।

इसे हैंडल् करने के लिए रेलवे के पास कोई ताकत नहीं है । यह लॉ एंड ऑर्डर से संबंधित मसला है । रेलवे प्रशासन के पास कौन सी ताकत है, किस कानून के तहत उन्हें अधिकार मिला हुआ है । वह अधिक से अधिक एक जगह से दूसरी जगह रख सकते हैं कि टेन्डर पेपर कहां मिलेगा, कोई टेन्डर कहां डालेगा, इसके लिए एक से अधिक जगहों पर इंतजाम कर सकते हैं, लेकिन उसकी सुरक्षा का इंतजाम कैसे कर सकते हैं । यह अंततोगत्वा राज्य सरकारों को ही करना पड़ेगा । अब रघु

वंश बाबू चले गये हैं, हम उन्हीं से कहने वाले थे कि यह माफिया ऑपरेशन है, इसे दुरुस्त करने में आप एक सहायक की भूमिका अदा करिये ।

श्री रघुनाथ झा (गोपालगंज) : राज्य सरकारों का अपना माफिया है â€¦ (व्यवधान)

श्री नीतीश कुमार : रघुवंश बाबू बोलकर चले गये हैं । यह सही है कि विभिन्न जगहों पर माफिया है और ऐसा नहीं है कि वह आइडेन्टीफाइड नहीं है । ऐसा हर जगह नहीं है, कुछ जगहों पर यह सघन तौर पर है, जिसे लोग जानते हैं । इसमें सबके सहयोग की जरूरत है । इसके लिए हम श्री प्रियरंजन दासमुन्शी, श्री बसुदेव आचार्य जी से कहेंगे, और हमारे बिहार के साथी यहां हैं और पूर्वी उत्तर प्रदेश के और नॉर्थ-ईस्टर्न रेलवे से संबंधित जो भी लोग हैं, जिन सदस्यों को इसमें पूरी दिलचस्पी और जानकारी है, हम एक साथ बैठकर एक रास्ता निकालें और माफिया ऑपरेशन को दूर करने के लिए हम लोगों को कैसे राज्य सरकारों के साथ पहल करनी है, इसके लिए हम लोगों को प्रयास करना है ।

अध्यक्ष महोदय, दूसरी बात क्षेत्रीय संतुलन की है । जहां तक संभव हैं, एक हद तक हमने जब गौर किया है लास्ट माइल प्रोजेक्ट के आधार पर जो अभी पैसे जहां-जहां पड़ सके हैं, उसके हिसाब से एक हद तक रीजनल बैलेन्स क्रिएट हुआ है । हमारे साथी श्री बंद्योपाध्याय जी ने कुछ चिंता प्रकट की थी। मैं उन्हें आश्वस्त करना चाहता हूं कि किसी भी प्रोजेक्ट को स्लो डाउन नहीं किया जायेगा । जो प्रोजेक्ट्स अपनी गति से, जिस समय से चल रही हैं, हमारे समय में उन प्रोजेक्ट्स को और ज्यादा गति प्रदान की जायेगी और जो प्रोजेक्ट्स जल्दी कम्पलीट हो सकते हैं, इनके लिए हमने सरकार से बातचीत करके पैसा हासिल किया है और तेजी से हम प्रोजेक्ट्स को कम्पलीट करने की कोशिश करेंगे । कोई प्रोजेक्ट जिसके बारे में लक्ष्य निर्धारित किया गया है, उसे स्लो डाउन नहीं किया जायेगा । लेकिन आप जानते हैं कि कुछ पैसे की कटौती हुई है और उसका असर सारी प्रोजेक्ट्स पर पड़ेगा ।

श्री बसुदेव आचार्य : लेकिन जो पैसा बजट में रखा गया था, वह पूरा खर्च होगा या नहीं ?

श्री नीतीश कुमार : मैं आपको इतना ही आश्वस्त करूंगा कि मैं हर समय इस बात की व्यक्तिगत रूप से समीक्षा करूंगा कि जहां से वह काम होता है, इंजीनियरिंग डिपार्टमैन्ट के साथ हम सम्पर्क में रहते हुए इस बात का निर्देश देते हैं कि किसी भी प्रोजेक्ट का पैसा जहां है, वहां खर्च करने की कोशिश हो । अब लैन्ड एक्वीजीशन को लेकर जिन प्रोजेक्ट्स में समस्या है वह एक अलग बात है, लेकिन जहां काम चालू है, उसमें स्लो डाउन करने का प्रश्न ही नहीं है । आप अपने मन से इस शंका को निकाल दें । एक-दो बातें कहकर मैं समाप्त करूंगा । इस बीच कुछ कदम उठाये गये हैं â€¦ (व्यवधान)

श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय : गिरिडीह-कोडरमा के बारे में बताइए, कुछ नहीं हुआ है ।

श्री नीतीश कुमार : आप कोडरमा के हैं, कोडरमा और तिलैया की लाइन का काम हो गया है, अब आप खुशियां मनाइये । सब काम हो रहा है । अब आप झारखंड सरकार से मिलकर जमीन दिलवाने में तेजी कराइये । अभी कुछ एनवॉयरनमैन्ट की समस्या हजारीबाग-कोडरमा प्रोजेक्ट में आई थी । एनवॉयरनमैन्ट का क्लियरेन्स हमें अभी मिला है । कई चीजें ऐसी होती हैं, जिनके बारे में आप मिलकर, बैठकर जानकारी ले सकते हैं । जिन माननीय सदस्यों ने अपने-अपने इलाकों से संबंधित और देश हित में सवाल उठाये हैं, उन सबको जवाब जायेगा । इतने कम समय में एक-एक बात का जवाब देना संभव नहीं है ।

इस बीच में हमने कुछ कदम उठाये हैं, ताकि रेलवे की एफीशिएन्सी बढ़ सके । स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड, जिसके बारे में हमने जिक्र किया, लास्ट माइल प्रोजेक्ट के आधार पर तेजी से इसका कम्पलीशन हो और इसमें अधिकारों का विकेन्द्रीकरण किया गया है । 60 आइटम ऐसे थे, जिनका प्रोक्योरमैन्ट रेलवे बोर्ड के लैवल पर होता था । हमने उसकी समीक्षा की और पाया कि बहुत सारे आइटम्स ऐसे हैं जिन्हें यहां परचेज करने की जरूरत नहीं है । हम समझ सकते हैं कि जैसे रेल की या वैगन की खरीद इस तरह की बड़ी चीजों की खरीद यहां से हो तो बात समझ में आती है, लेकिन छोटे-छोटे टैक्सटाइल आइटम्स, बैटरी आदि कई ऐसी चीजों को हमने देखा और पाया कि उन्हें यहां परचेज करने का कोई मतलब नहीं है । ऐसे 60 में से 45 आइटम्स हमने रेलवेज को यहां से हैन्डओवर कर दिये हैं । इस तरह 45 आइटम्स यहां से चले गये हैं और इन आइटम्स को वे अपने लैवल पर डिसाइड कर सके हैं । इसलिए जोनल रेलवे की फाइनेन्शियल पावर्स को बढ़ा दिया गया है । उसे बढ़ाकर आठ करोड़ से 15 करोड़ कर दिया गया है । रेलवे बोर्ड की जो 15 करोड़ की पावर्स थी उसे बढ़ाकर 22 करोड़ कर दिया गया है, ताकि डीसैन्ट्रलाइजेशन हो सके । अब चूंकि स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड है, सेफ्टी रिलेटिड आइटम्स हैं, इस पर तेजी से काम होना है । इसलिए उन्हें टेन्डर जल्दी डिसाइड करना पड़ेगा । फाइनेन्शियल पावर्स को हमने वहां डीसैन्ट्रलाइज किया है । इसका बहुत अच्छा असर पड़ा है ।

कई लोग जो पोस्ट का एलीमैन्ट ट्रांसफर करके आते थे, वर्कचार्ज पोस्ट है, वे यहां थे तो एक-दो फेज में काफी अधिकारी, चाहे रेलवे बोर्ड हो, चाहे जोनल रेलवे के मुख्यालय हों, वहां लोग बैठे हुए थे । किसी पर्टीकुलर प्रोजेक्ट पर उनकी तनख्वाह चार्ज हो रही थी । बहुत हद तक उसे दूर किया गया है दो फेज़ चलाकर, ताकि लोग अपनी अपनी जगहों पर जाएं, रेलवे बोर्ड और मुख्यालय में, जबकि उनकी तनख्वाहें चार्ज हो रही हैं किसी प्रोजेक्ट में - उसे दुरुस्त करने की कोशिश की गई है। इस बीच में जो कोंकण रेलवे ने एन्टी कॉलिशन डिवाइस विकसित किया है, 15 अक्तूबर को कोंकण रेलवे के स्थापना दिवस पर वह राट्र को समर्पित हुआ। जैसा कि मूल बजट में इसका उल्लेख था, इसके लिए एक्सटेन्डेड फील्ड ट्रायल में एन.एफ. रेलवे की बात थी लेकिन उसको नॉर्दर्न रेलवे के हिस्से में किया जा रहा है ताकि सुविधा हो जाए। एक्सटेन्डेड फील्ड ट्रायल के बाद विचार है कि बड़े पैमाने पर इसको इंट्रोड्यूस किया जाए ताकि हम टक्कर से बच सकें। मैंने खुद भी उस ट्रायल को जाकर देखा है जो बहुत ही लैन्डमार्क अचीवमेंट है। एक्सटेन्डेड फील्ड ट्रायल के रिजल्ट अच्छे आएंगे और फिर उसे लागू करने में सहायता होगी। यह डिवाइस हर लोकोमोटिव में लगाना होगा, हर रेलवे स्टेशन पर लगाना होगा, जो सबसे रियर एंड की गार्ड कोच है, उस पर लगाना होगा। फिर हमें लगता है कि टक्कर बीते दिनों की बात हो जाएगी। निश्चित रूप से उसमें कुछ वर्ा लगेंगे क्योंकि पहले ट्रायल के नतीजे आने हैं। फिर एक नयी बात होगी कि सामने की टक्कर हो, पीछे से टक्कर हो, गाड़ी एक से दूसरे ट्रैक पर आ जाती है और कभी खन्ना टाइप एक्सीडेन्ट हो जाता है, तब उन सब चीजों से बचाव हो सकता है, यहां तक कि लैवल क्रॉसिंग पर भी कोई आएगा तो उससे भी बचाव होगा। यह सचमुच एक नया एचीवमेंट है और दुनिया में इसके पहले कहीं यह बात नहीं आई। सबसे पहले हमारे इंडियन सिस्टम में यह बात आई और कोंकण रेलवे ने इसको निकाला है, इसके लिए हम सब उनको साधुवाद देते हैं।

अध्यक्ष महोदय, कहने को बहुत बातें हो सकती हैं।

श्री सुदीप बंद्योपाध्याय : जो एम.पीज़ द्वारा सिगनेचर करके सैलेरी सर्टिफिकेट देने वाला मामला था, पास के लिए?

श्री नीतीश कुमार : कुछ विजिलेन्स की कंप्लेन्ट्स आई थीं, जिसमें पूरे सिस्टम के मिसयूज़ की कहानी थी। उसके बारे में ज्यादा चर्चा करने की आवश्यकता नहीं है। उसी के बाद फैसला लिया गया कि किसी की भी इनकम को सर्टिफाइ करने का जो मसला है, उसमें सांसदों और विधायकों को कोई जानकारी नहीं है, जिससे हम किसी की इनकम को सर्टिफाइ करें। उसका अपना प्रोसीजर है। वह रेवेन्यू मैटर है जिसे रेवेन्यू ऑफिसर्स करते हैं। रेवेन्यू ऑफिसर से वह सर्टिफिकेट लें और उसके बाद एम.पी. रेकमंड करे, इसमें एम.पी. की भी सुरक्षा है।

SHRI S.S. PALANIMANICKAM : Then you can cancel the right of an MP to issue this certificate and give it to the Revenue Officers.

SHRI NITISH KUMAR: Why Revenue Officers? It cannot be left to the Revenue Officers. रेवेन्यू ऑफिसर तो सर्टिफाइ करेंगे कि

पर्टिकुलर लिमिट में इनकी इनकम है या नहीं। You cannot club two things. To certify somebody's income is not our job. Under the law and the rules, this job has been assigned to somebody in the Government system. Let him do that work. â€¦ (व्यवधान) आप जो भी कहेंगे, उसमें कोई दिक्कत नहीं है। दूसरी बात कि ऐसा अगर हो जाए तो क्या एम.पी. पर अनड्यू प्रैशर नहीं होगा। एम.पी. के पास आकर कोई कुछ कहे तो एम.पी. के लिए मना करना भी मुश्किल होता है। कोई गरीबी रेखा से नीचे है या नहीं, यह कहना एम.पी. के लिए मुश्किल है। इसलिए उनके पास यह सर्टिफिकेट है तो वह रेकमंड करेंगे और अपनी कांस्टीट्यूएंसी के लोगों का काम करेंगे, he will get that thing done. लेकिन इसके अलावा आप इसमें कोई और सुधार बताना चाहते हैं तो हम देखेंगे क्योंकि उसमें कई प्रकार की कंप्लेन्ट्स आई थीं और उसके आधार पर एक कंसिडर्ड व्यू लिया गया। लेकिन इसमें माननीय सदस्यों के मन में और कोई सुझाव हो तो बताएं।

SHRI BASU DEB ACHARIA : What we do is that we insist income certificate from Gram Panchayats. When people come to us with that certificate, then only we issue our certificate.

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY : A basic question has been raised whether MPs are entitled to issue monthly income certificate or not. It is not a question of Railways only. In Railways, certificates issued by MPs may not be accepted, but in other places it may be accepted. But the basic question is, if it is decided that the MPs cannot issue monthly income certificate, I will accept it.

But somewhere it will be accepted and somewhere, it will not be accepted. This cannot be the procedure. From the Chair, guidance has to be given as to whether Members of Parliament have the authority to issue monthly income certificate or not. The Railway Minister is telling that it is not proper for the Members of Parliament to issue monthly certificate. I want to know whether it is permissible or not.

SHRI NITISH KUMAR: Subject to correction, it can be verified from the Government sources.

SHRI C.K. JAFFER SHARIEF: I do not think that it is a healthy practice. Let the Revenue Officer or the Government agency do it. Why should the MPs take the headache? I do not advise that the MPs should certify in this regard.

SHRI NITISH KUMAR: That is why, we have introduced some modification in the scheme. Subject to correction, I think, we are not entitled to issue it. Anyway, I would doubly check it up as to whether there is any provision in the revenue code on whether we can issue the income certificate or not. जहां तक हमारी जानकारी है, ऐसा है। उसके आधार पर जो हमारे पास आया, वह हमने किया। उसमें डैज़ीगनेटेड रिवैन्यू ऑफिसर कहा गया। अगर रिवैन्यू पावर्स ग्राम पंचायत को भी है तो ग्राम पंचायत भी है। I do not know who are notified by different State Governmentsâ€¦...(*Interruptions*)

श्री पुन्नू लाल मोहले (बिलासपुर) : गरीबी रेखा के प्रमाण पत्र के आधार पर देते हैं।â€¦ (व्यवधान)

श्री नीतीश कुमार : इसमें गरीबी रेखा की सूची भी तैयार होती है, इस स्कीम में और मौडीफिकेशन्स लाने हों तो उनके बारे में भी सोचा जा सकता है।â€¦ (व्यवधान)

SHRI S.S. PALANIMANICKAM : We may certify that he is a vegetable vendor and working in a home and so onâ€¦...(*Interruptions*)

SHRI NITISH KUMAR: I do not think it is so. Ultimately, you have to certify their income directly or indirectly. Unnecessarily, we are not supposed to issue income certificates. May be − I do not say 'will be' − sometimes, somebody from ourselves may find himself in trouble. We should keep that thing in mind.

श्री बसुदेव आचार्य : ग्राम पंचायत के पास लिस्ट रहती है। वे ईशू कर सकते हैं।â€¦ (व्यवधान)

SHRI NISITH KUMAR: I am open to suggestionsâ€¦...(*Interruptions*)

अध्यक्ष महोदय : आप बैठ जाइए। आप क्या कर रहे हैं?â€¦ (व्यवधान)
MR. SPEAKER: Nothing should go on record except the Minister's reply.*(Interruptions)**

* Not Recorded

SHRI NITISH KUMAR: I am open to suggestions. इसलिए उसके बारे में जो भी सुझाव होगा क्योंकि कुछ शिकायतों के आधार पर जो लगा, उसमें मौडीफिकेशन किया गया। That is not the final thing. We can modify it further based on the valuable suggestions from the hon. Members. इसलिए इसके बारे में मेरी समझ से जो भी बाकी चीजें बची होंगी, उनके बारे में हम कोशिश करेंगे।â€¦ (व्यवधान)

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : मैंने रेलवे स्पोर्ट्स के बारे में कहा था।

श्री नीतीश कुमार : इसके बारे में हम व्यक्तिगत रूप से पूरी समीक्षा करेंगे क्योंकि पहले ही हम लोगों ने एक निर्णय लिया था, रेलवे स्पोर्ट्स का बहुत बड़ा नाम है और भारत से स्पोर्ट्स में सबसे ऊंचा स्थान अगर हम कहें तो यह कोई अतिश्योक्ति नहीं होगी। स्पोर्ट्स के हर क्षेत्र में, जिन-जिन में रेलवे पार्टीसिपेट करती है, रेलवे मैन का योगदान है। इसे ध्यान में रखते हुए ही पहले जब यह रेलवे स्पोर्ट्स कंट्रोल बोर्ड कहलाता था, उसे हमने बदल कर रेलवे स्पोर्ट्स प्रमोशन बोर्ड किया था। इसके बाद उसमें हमने तय किया था कि नैशनल और इंटरनैशनल में जो गोल्ड मैडलिस्ट हैं, उनको रेलवे की तरफ से जॉब ऑफर की जाए और बाकी लोगों के लिए एक मैरिट टैस्ट होगा, उसके आधार पर सलैक्शन होगा। लेकिन इस पूरे प्रोसैस में अगर कहीं कोई त्रुटि आ रही है तो हम आपके इस सुझाव को स्वीकार करते हैं कि माननीय सदस्यों में जो स्पोर्ट्स में दिलचस्पी रखने वाले लोग हैं।â€¦ (व्यवधान)

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : स्पोर्ट्स फैडरेशन को बुलाइए।

श्री नीतीश कुमार : स्पोर्ट्स फैडरेशन को तो आप बुला लेंगे लेकिन माननीय सदस्यों में से जो दिलचस्पी रखने वाले हैं, वे लोग एक साथ बैठ कर कोई बात सजैस्ट कर दें और यदि उसके बाद कोई बात बचे तो स्पोर्ट्स फैडरेशन, स्पोर्ट्स फैडरेशन में आजकल कौन जा रहा है, बताइए, आजकल स्पोर्ट्स फैडरेशन में आप स्पोर्ट्स पर्सन हैं तब जा रहे हैं। कई लोग हैं जिनका दूर-दूर तक स्पोर्ट्स से मतलब नहीं है, वे लोग आजकल स्पोर्ट्स फैडरेशन के अध्यक्ष बन रहे हैं।फिर किस स्पोर्ट्स फैडरेशन को बुलाया जाये, जिनका खेल से कोई मतलब नहीं रहा है? मैं किसी पर कोई कटाक्ष नहीं कर रहा हूं, लेकिन यहां माननीय सदस्य वाकई स्पोर्ट्स में दिलचस्पी रखते हैंâ€¦ (व्यवधान)

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : आप बिहार के मसले को दुनिया का मसला मत समझिये।

श्री नीतीश कुमार : हमने किसी का नाम नहीं लिया है, मैंने किसी पर कटाक्ष भी नहीं किया है। हम तो कह रहे हैं कि आप लोग ही सुझाव दीजिए और उसको बढ़िया बनाइये। हम इस पर विचार करेंगे कि स्पोर्ट्स परसन का रिक्रूटमेंट रेलवे में और बेहतर ढंग से कैसे हो सके, स्पोर्ट्स परसन के रिक्रूटमेंट को कम करने का कहां सवाल है। वह तो एक बहुत बड़ा काम होता है, जो रेलवे की तरफ से होता है और वे अपने स्पोर्ट्स के अलावा रेलवे का भी काम करते हैं। सब चीजों के बारे में जो स्पोर्ट्स में दिलचस्पी रखने वाले माननीय सदस्य हैं, उनसे हम इसमें विचार-विमर्श करना चाहेंगे और विचार-विमर्श करके और बेहतर क्या करना है, उसके बारे में हम गौर करेंगे।

जिन माननीय सदस्यों के सवाल छूट गये हैं, जिनके अलग-अलग प्रोजैक्ट्स, अलग-अलग समस्याओं के बारे में सवाल हैं, उनको हम लिखित उत्तर भेजेंगे। इन्हीं शब्दों के साथ हम सदन से दरख्वास्त करेंगे कि इन मांगों को मंजूर किया जाये।

MR. SPEAKER: The question is:

> "That the respective Supplementary sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India out of the Consolidated Fund of India to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 2002, in respect of the head of Demands entered in the second column thereof − Demands Nos. 14 and 16. "

The motion was adopted.

MR. SPEAKER: The question is:

> "That the respective excess sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India out of the Consolidated Fund of India to make good the excess on the respective grants during the year ended on the 31st day of March, 1999, in respect of the following demands entered in the second column thereof:-
>
> Demand Nos. 5,6,8, and 13."

The motion was adopted.